UNIVERSITÉ RENÉ DESCARTES

FACULTÉ DE MÉDECINE COCHIN - PORT-ROYAL

PARIJS

Année 1973

No 80

THÈSE

POUR LE

DOCTORAT EN MÉDECINE
(Diplôme d'État)

par

Jean Charles GOFFART

Né le 8 Décembre 1944 à PARIS

Interne des Hôpitaux Psychiatriques

Présentée et soutenue publiquement le 1973

"LE MYTHE DE L'AUTOMOBILE ET LA SOCIÉTÉ MODERNE"

Président : Monsieur Pierre PICHOT - Professeur

DACTYLO-SORBONNE

8, Rue Casimir-Delavigne

PARIS-VI^e^

1973

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41544721_0011

UNIVERSITÉ RENÉ DESCARTES

FACULTÉ DE MÉDECINE COCHIN - PORT-ROYAL

Année 1973 N°

THÈSE

POUR LE

DOCTORAT EN MÉDECINE
(Diplôme d'État)

par

Jean Charles GOFFART
Né le 8 Décembre 1944 à PARIS
Interne des Hôpitaux Psychiatriques

Présentée et soutenue publiquement le *1973*

"LE MYTHE DE L'AUTOMOBILE ET LA SOCIÉTÉ MODERNE"

Président : Monsieur Pierre PICHOT - Professeur

DACTYLO-SORBONNE
8, Rue Casimir-Delavigne
PARIS-VI°
1973

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

A ma femme

A ma famille

A Monsieur le Professeur PICHOT

Professeur à la Faculté de Médecine de Paris

Médecin des Hôpitaux

Qu'il soit remercié d'avoir bien voulu
accepter la présidence de cette thèse

A Monsieur le Docteur Jean PICAT

Psychiatre des Hôpitaux

Qui a accepté avec amitié de diriger
ce travail

Nos remerciements et notre respectueuse
reconnaissance

A Monsieur le Docteur Michel AUDISIO

Psychiatre des Hôpitaux

Dans le service duquel nous avons pendant une année d'internat bénéficié de son enseignement et de ses conseils

En témoignage de notre profonde gratitude et de notre dévouement

A Monsieur le Docteur DUPONT

Psychiatre des Hôpitaux

Dont l'expérience et le rayonnement
humain accompagnèrent notre internat

LE MYTHE DE L'AUTOMOBILE ET DE LA SOCIETE MODERNE

I N T R O D U C T I O N

On peut, semble-t-il, soulever l'hypothèse que les problèmes majeurs de la prochaine décennie seront des problèmes d'environnement et d'écologie, problèmes qui surgissent dès maintenant. On en parle sous des vocables publicitaires ou accrocheurs tel que pollution, mais ils recouvrent un point d'interrogation que l'on peut déjà se poser : le monde que l'homme a façonné selon son rêve lui convient-il ? Ce que certains appellent consommation, qui est en fait l'usage de ce que l'homme a créé pour lui-même, recouvre une insatisfaction plus ou moins importante.

L'élément le plus mythique de cette panoplie créée par l'homme est l'automobile. C'est aussi un des éléments dont on parle le plus, par lequel chacun est concerné. Récemment on faisait la remarque, que très peu de travaux psychiatriques avaient été faits sur l'automobile et ses relations avec la pathologie mentale. Cette remarque parut d'autant plus étrange qu'on incriminait à l'occasion la pathologie éventuelle de certains conducteurs pour expliquer des phénomènes dramatiques liés à l'utilisation de l'automobile.

Par ailleurs, il parait important, dans notre propos, de saisir le lien qui s'établit entre l'homme et l'automobile, de même qu'avec tout autre outil né de la main de l'homme, ce lien étant révélateur des imperfections tant de la machine que de celles de l'homme.

On retrouve par l'histoire de la locomotion, le sens du véhicule automobile. Ce sens que certains par leur pathologie individuelle peuvent dévier, peut-il être le fondement de son utilisation ? Si on situe l'importance du véhicule automobile dans notre société, on est entrainé à analyser son vécu par l'individu.

Ce vécu individuel est aussi impliqué dans le côté dramatique de l'utilisation de l'automobile. Le drame de la maitrise de sa création par l'homme, ne recouvre pas que le mythe de l'automobile ; il a commencé avec le premier geste meurtrier qu'eut un homme avec un outil, déviation du sens même qu'avait pris la création pour l'homme par rapport à l'usage de l'outil !

C'est pourquoi il nous a paru intéressant, à la lumière de plusieurs cas de sujets hospitalisés en secteur psychiatrique sectorisé, d'étudier le vécu automobile dans notre société contemporaine.

Nous privilégierons quatre cas qui nous ont paru particulièrement démonstratifs. A partir de ceux-ci, nous avons tenté d'appréhender la signification du mythe de l'automobile chez chaque individu.

Nous serons amenés pour cela à parsemer notre travail de considérations historiques, économiques, philosophiques qui, loin d'être des digressions, confirment que l'outil psychiatrique à l'heure actuelle, s'avère l'instrument d'élection de la connaissance contemporaine.

-:-

L'HISTOIRE DE LA LOCOMOTION

L'histoire de la locomotion sera partagée en deux parties distinctes.

Dans la première on étudiera l'outil locomoteur et son rapport avec le premier outil.

Puis dans la deuxième partie on fera l'étude du véhicule à travers sa synthèse historique, ce qui nous amènera dans un passé proche de l'histoire de l'automobile elle-même;.

De l'automobile au premier outil, le rapport est lointain dans le temps, mais très proche, car, on le verra par une des idées centrales de cette synthèse, celle des zones de protection vitale (Liebenswelt // Weltanschaung) à l'origine de l'histoire de l'homme est un symbolisme de la locomotion.

Au début des temps étaient l'outil et l'homme. L'outil ayant été utilisé par l'homme pour démultiplier ses possibilités physiques.

D'abord l'utilisation simple de l'outil : le primate voit une proie et, voyant un objet qui lui permet d'atteindre cette proie, saisit cet objet et, grâce à lui prend la proie. (Le primate a vu un régime de bananes et un bâton, le régime de bananes est trop haut pour être atteint, le primate utilise le bâton pour saisir le régime).

Ce simple enchainement de deux actions successives est à notre avis, à l'origine de tout.

Ce qui présuppose :

- La notion de connaissance de ses possibilités propres, ce qui se différencie en : la possibilité corporelle et sa carte topographique le schéma corporel,

- de ce qu'il est ressenti, c'est-à-dire essentiellement les limites de ce schéma le vécu corporel. Le vécu corporel étant le vécu psychique, ressenti à partir de la réalité corporelle et des limites de cette réalité). Ce vécu corporel entrainant comme conséquence la zone de protection vitale (Liebenswelt) c'est-à-dire la zone vécue comme celle de ses possibilités physiques immédiates. Le bâton lui sert alors pour sortir de celle-ci et attraper la proie. Ceci entraine que le bâton (l'outil) ne sera pas utilisé s'il ne se trouve pas dans la zone de ses possibilités immédiatement voisines de la proie.

Reprenons l'exemple du chimpanzé qui attrape un régime de bananes avec une perche, mise en dessous du régime ou dans un cercle à partir du régime à peu près égal à ce que l'on définit comme zone de protection vitale pour l'animal considéré.

Voici pour le Primate mais pour l'homme intervient une différence fondamentale ; cette différence recouvre l'essence même de ce qu'on peut appeler la locomotion ou tout au moins l'outil locomotion et ce qu'il représente pour l'homme.

L'homme lui peut sortir de sa zone de protection vitale pour aller chercher l'objet qui lui permet d'atteindre sa proie. Cette action essentielle nécessite une double appropriation du moyen au but. L'objet outil a cessé, comme dans l'exemple du singe d'être moyen vers un but, la proie, mais est devenu but en lui-même, but d'une action en propre donc d'une action nécessitant la locomotion c'est-à-dire le déplacement du liebenswelt (zone de protection vitale) vers un but qui est secondairement à un autre but préexistant. L'outil

(le bâton) occupera pendant le déroulement de cette opération intermédiaire le rôle de centre du liebenswelt qui a été importé à l'origine à la proie (ainsi qu'il en est chez le singe) Il y a déplacement de la fonction de l'outil, moyen dans une action déterminée, pour devenir but en soi dans une action engageant l'homme en totalité dans un temps déterminé, certes de façon transitoire, et en vue d'un autre but mais ayant toutes les caractéristiques d'une action en propre, c'est-à-dire l'utilisation totale du liebenswelt (comme celle qu'on a vu de façon primaire par le chimpanzé). En conséquence l'investissement physique a été secondarisé. Expliquons :

L'homme est parti chercher un bâton pour attraper le régime de bananes, il s'est déplacé dans le but de chercher l'outil emmenant avec lui sa gamme de possibilités et de défense. Une fois qu'il l'a trouvé il revient prendre le régime.

Chez le primate l'objet n'était pas investi psychiquement, seul le but a fait l'objet d'un investissement psychique (rapporter la proie désirée ce n'est que dans la mesure où dans le champ de cet investissement s'est trouvé un objet-outil pouvant être utilisé qu'il a employé celui-ci.

L'importance de l'investissement lié entre la zone de protection vitale et la proie peut être estimée très simplement, c'est celui-ci de la vie ou de la mort du sujet. La zone de protection vitale étant celle où une intrusion met en péril de façon immédiate leur existence. Il s'agit d'un investissement massif et total.

Pour l'humanoïde préhistorique il y a déplacement de l'investissement énergétique du but (ramener le gibier) a l'objet devenant but en lui-même. Le nouveau but étant trouvé, un outil. En conséquence le déplacement du champ d'action lié à cet

investissement secondarise se trouve à peu près illimité.

Explorons les possibilités ouvertes par ce déplacement. L'investissement fait dans l'action de chercher un bâton ne se heurte à aucune contrainte (chercher un bâton ne comporte pas de risque ni d'implication particulière) on peut même dire que l'action elle-même est gratuite, cette action gratuite cessant de l'être si elle est rapprochée de l'autre action chercher la proie. D'ailleurs c'est seul ce rapprochement qui permet l'investissement d'aller chercher le bâton ; sans l'aura que donne le fait d'utiliser le bâton pour chercher une proie, l'acte d'aller chercher le bâton est désinvesti intégralement. Par rapport au primate que l'on a décrit précédemment où l'action était une séquence simple et investie de façon massive et primitive nous analysons une action investie secondairement. Nous caractériserons donc ce type d'action par son investissement secondaire. Ce qui met en valeur deux éléments : L'homme peut se caractériser entre autres par le fait qu'il peut avoir des actes qui sont dans leur déroulement instantané ou actuel, purement gratuits, que ces actes peuvent cependant se trouver investis en réalité avec une puissance égale à celle d'une menace immédiate de leur intégrité corporelle mais ceci d'une façon secondarisée ne prenant son utilité que par rapport à une autre action. L'utilisation de l'oubli étant l'illustration d'une action à "investissement secondaire" : "je prends une pierre, action n'étant investie que dans son rapport avec l'action envisagée de casser une noix avec cette pierre."

S'il est certain que déplacement et investissement sur l'action gratuite en elle-même, (prendre un outil) sont conscients il parait non moins certain que comme tous ces transferts d'investissement psychique, même ceux du niveau le plus simple il peut être oublié, où; et ceci est très important

pour notre propos, il peut être refoulé. Cet investissement secondaire n"a donc de sens qu'en rapport à un autre investissement énergétique psychique, qu'on peut appeler ici primitif (Le mal primitif n'ayant pas de signification temporelle mais plutôt le sens primum movens). Le sens peut être oublié voire remplacé.

Nous allons envisager plus en détail les avatars éventuels de cet investissement physique.

La pierre, premier outil de l'homme ne servait que dans un but adéquat c'est à dire en rapport avec un investissement primitif de préservation de son propre individu. Tuer du gibier pour se nourrir, partager de la viande, se défendre en cas d'intrusion dans sa zone de protection (toutes utilisations psylogénétiques). L'investissement en ce qui concerne ces utilisations était massif mais simple. Cette pierre, vint un jour où elle servit à casser le crâne d'un frère humain sans que celui-ci ait réellement mis en cause la zone de protection vitale de l'individu agresseur.LA la motivation primitive habituelle avait été remplacée par une motivation tout à fait différente et même antagoniste. En effet si dans le cas habituel la motivation était de continuer à vivre, une pulsion vitale. Dans ce cas précis on tue un autre humain, ce qui est aussi mettre en cause sa propre image de soi perçue en l'autre, que l'on détruit, d'autant que si l'on atteint l'autre c'est en raison de ses propres motivations.

Dans le moment où le premier assassin cherchait son outil son caillou, rien ne le différenciait de tous ceux qui avaient utilisé cet outil avant lui, pourtant sa motivation primitive y était opposée ; à ce moment le destin de l'outil cessa d'être clair. Le mythe de Caïn tel que le rapporte la Bible semble être la trace de cet événement. Caïn jaloux de la réussite de

son frère devant l'éternel le tua avec une pierre. Caïn tua son frère par jalousie, c'est à dire typiquement par dépit de sa propre image de soi "peu concurrentielle". Le problème fut projeté chez l'autre, l'autre à cause de qui Caïn se sentait imparfait, mécontent de lui. En supprimant l'autre Caïn pensait pouvoir supporter sa propre image sans ce référend qui le rendait médiocre. Dans ces motivations il n'est pas question de zone protection vitale, de défense de son intégrité, mais d'atteinte d'un autre individu sans support motivant de protection vitale. La motivation au contraire ayant une connection avec la destruction de sa propre image de soi. Là l'on représente par des vecteurs les pulsions s'exerçant autour d'un même geste, prendre un outil ; on voit qu'ils peuvent être opposés. Cette opposition éventuelle entraine une conséquence, l'ambivalence de l'usage de l'outil. Plus personne ne peut prendre une pierre en main sans avoir à sa disposition deux motivations primitives opposées, l'une appelant l'autre problématique pouvant entrainer le refoulement de tout ou partie des motivations précitées.

Reprenons la Bible : Caïn jaloux de la réussite de son frère devant l'éternel le tua avec une pierre (Caïn était fils d'Adam et d'Eve, notre ancêtre, l'Eternel le condamna à ce que quand il cultive le sol il ne lui donne plus de richesse, a être errant et vagabond sur terre et l'éternel mit un signe sur Caïn pour que quiconque le trouverait ne le tuât point).

L'utilisation fraticide de l'outil (contre l'espèce) était condamnée par l'isolement et la pauvreté, l'errance et le nomadisme. Mais Caïn restait protégé par l'éternel. Peut être était il dans la situation du premier aliéné, protégé mais isolé des autres. La condamnation est sa conséquence sur l'arme du crime aussi. L'investissement primitif de l'utilisation

de l'outil est dû à l'idéal de soi, soit physique soit psychique, reste depuis en perpétuelle comparaison avec une pulsion inverse, une pulsion de mort (Tuer soi dans l'autre, ou le tuer) Cette pulsion est la plupart du temps depuis le mythe de Caïn partie ou totalement refoulée, son souvenir en étant intolérable. Mais sa présence est suffisante par son existence même à entrainer l'insatisfaction partielle de l'utilisation de l'outil. Ces deux motivations peuvent d'ailleurs être oubliées toutes les deux et l'action de prendre un outil peut parfois devenir une fin en soi. Plus encore l'outil peut aussi devenir un moyen permettant d'utiliser un autre moyen pour une fin préexistante. Là il s'agit de l'utilisation au troisième degré de l'outil. Cette utilisation beaucoup plus élaborée si on la ramène à la zone de protection vitale permet à l'homme d'élargir cette zone, ceci sans liaison directe avec un investissement primitif ; un exemple en est l'utilisation par les premiers hommes d'une des toutes premières armes de chasse le lance bâton. Il s'agissait d'une plaque de bois ou de liège sur laquelle le bâton était placé et le jet par la plaque de bois donnait un effet au bâton et augmentait sa portée. Ce lance bâton est l'outil permettant à l'outil bâton d'atteindre une proie. En fait le lance bâton sans l'autre outil n'a pas de support évènementiel, il n'est pas motivé par une motivation primitive. Son existence a pour finalité celle d'augmenter la zone d'activité immédiate de l'individu. Augmenter ses possibilités physiques, élargir sa zone d'action c'est aussi la plupart du temps élargir la zone dans laquelle on se sent attaqué. C'est au total une zone géographique beaucoup plus importante à coloniser, à intégrer à son vécu immédiat une donnée à engrammer qui modifiera la plupart des réflexes lorsque l'intégrité de l'individu sera en jeu.

En résumé l'outil porte chez l'homme une originalité essentielle, celle d'exister de façon dissociée aussi bien géographiquement que temporellement de son utilité. L'homme s'est différencié du primate par le fait qu'il pouvait déplacer son champ de protection vitale aussi bien dans le but d'aller prendre une pierre qu'il l'aurait fait dans une action mettant en jeu sa propre préservation vitale. L'action d'aller chercher un outil prenant sa valeur par rapport à la motivation primitive de préservation de l'espèce. Avec Caïn apparut un ordre de motivations primitives opposées à celle de préservation de l'espèce, les motivations permettant d'atteindre l'idéal de soi et en particulier son image soit en soi, soit en un autre. Tuer ou se tuer. Cette utilisation de l'outil entraina dans le mythe d'une part le nomadisme et la pauvreté qu'on peut traduire surtout par la non rentabilité de cette utilisation mais avec un statut particulier pour Caïn celui d'aliéné protégé et isolé. L'outil en garda d'une façon plus ou moins refoulée les deux motivations et en conséquence une insatisfaction partielle vis à vis de son adéquation à un but. Apparait enfin le troisième ordre d'utilisation de l'outil, qui ne correspond plus à une motivation primitive donnant son sens à l'outil. L'outil étant directement un moyen d'élargir la zone de protection vitale avec sa conséquence, la nécessité pour s'en servir de l'engrammer dans les données du vécu corporel permettant des réponses réflexes à tout stimulus évoquant une menace de l'intégrité de l'individu.

Ces trois données sur l'outil vont se retrouver toutes les trois dans l'outil automobile.

L'outil automobile a une histoire à deux épisodes très marqués : Le premier l'histoire du véhicule et de la locomotion le deuxième très récent celui du véhicule automobile lui-même.

L'histoire du véhicule recouvre de façon concurrente les trois degrés d'utilisation de l'outil.

Ce premier outil a permis à l'homme de sortir de son champ d'action corporelle très limité par le biais d'un acte gratuit dans son instantanéité, recherche en fait d'un autre champ d'action, d'un autre Lebenswelt plus adapté. La première trace de locomotion qui semble -t-il fut un cylindre ne dut pas de prime abord sembler à son découvreur un élargissement fondamental de son champ d'action. Si on a fait remonter le nomadisme à Caïn, la haute Egypte connut la première forme de véhicule c'est à dire un plan sur deux cylindres transportant des métériaux lourds, grâce auxquels les pyramides furent édifiées. Des cylindres à la roue, le trajet reste difficile à définir mais l'utilisation du véhicule se partage déjà en deux évolutions ; l'une directement utilitaire et l'autre inhérente au nomadisme. Mais une différence fondamentale persistera entre les deux évolutions, dans le premier cas le véhicule sera utilitaire et servira au transport de biens, à la manutention... dans l'autre le véhicule sera à peu près entièrement remplacé par un animal qui servira avant tout au transport de l'individu et de ses biens personnels. Le véhicule lourd ne se trouve pas dans le nomadisme.

Dans les peuples sédentaires cette utilisation du vehicule ne fit que croitre, elle s'affirma et il s'y ajouta un élément de luxe voire de très grand luxe. Dans la Rome antique à cette notion de "standing" vint s'ajouter un élément de distraction, les jeux.

Si déjà l'utilité sociale était apparue, elle allait s'imposer de plus en plus. Mais avec une restriction caractéristique, l'édification des routes, l'histoire du véhicule est autant l'histoire des routes. Le seul obstacle naturel est la

nature même de l'élément sur lequel il prend appui. Le véhicule récemment aérien a l'avantage de s'appuyer sur un élément naturel n'offrant que peu de limitations. Le navire sur son élément reste libre. L'élément terrestre nécessita très vite pour son utilisation la création d'un support spécialisé (outil au quatrième degré) la voie ou la route. L'histoire du véhicule en tant que transport de biens et de personnes est parallèle à l'histoire de la route. L'importance de ce véhicule fut certaine dans l'histoire romaine puis déclina, les voies fluviales reprenant leur importance qu'elles avaient eu de tous temps.

A la fin du Moyen Age le véhicule terrestre reprit son importance, le premier des grands faiseurs de routes fut Henri IV en France, il y a donc au plus quatre cents ans. Elle ne prit cette place que chez les peuples bien installés dans leur territoire pour y rester. Il est possible que l'édification nationale ait été un critère essentiel pour l'édification des routes. En effet la peur des invasions, la mouvance des peuples sur les territoires, sinon la mouvance des territoires eux-mêmes ont été un obstacle à l'édification de cette structure solide et intemporelle que sont les routes d'autant qu'ils constituaient des axes d'invasion (notion qu'on retrouvera plus tard dans le cas des autoroutes allemandes en 1935).

Si l'utilisation du véhicule avait subi une éclipse elle ne fut jamais totale, la notion de rang social attaché au véhicule semble avoir été permanente. Si l'on prend la Bible, les grands prophetes avaient droit au char de feu pour leur dernier déplacement en récompense des services rendus à l'Eternel, Phoebus pour sa tournée à droit à son char d'apparat. Pour tous les dignitaires depuis la reine de Saba le véhicule semble avoir été l'insigne même de leur rang social ;

après l'éclipse de la civilisation romaine il persista dans ce rôle.

Les chars des rois fainéants méritent une place à part. Insigne de leur dignité ils étaient aussi une manière de vivre, sans contexte péjoratif ils illustraient un rôle beaucoup plus contemporain du véhicule automobile.

L'utilisation au troisième degré de l'outil, le transport individuel pour lui-même la possibilité pour l'individu d'accroitre son champ d'activité pour le plaisir même que cela représente ; il est très probable que cela devait représenter aussi une forme de gouvernement... être partout et nulle part. Mais l'histoire a assez peu retenu ce deuxième aspect. La notion de rang social s'amplifie par la suite sinon en qualité, tout au moins en quantité, carrosses dont l'importance et la décoration étaient parallèles à l'importance sociale. Ce rôle fut même particulièrement privilégié jusqu'à devenir un symbole en lui-même. A l'époque actuelle le carrosse est à lui seul le synonyme du couronnement d'un roi ou d'une reine. Toutes fonctions importantes, toute accession à une dignité garde encore maintenant son correspondant automobile (de la D.S. du Préfet à la voiture spéciale du Président de la République en exercice), bien qu'à de rares exceptions près ce symbolisme soit quelque peu désacralisé. :

"José Luis de Villalonga raconte qu'il eut sa première expérience sexuelle dans le carosse du Saint Sacrement."

L'on retrouve là l'idée du véhicule, habitat tel que l'avait vécu les rois fainéants, essai de cohabitation du véhicule locomotion des peuples sédentaires et du nomadisme qui est une expression fort différente de cette locomotion. La locomotion des peuples nomades n'utilisait pas ou très peu le

chariot, en raison de son problème majeur sa coexistence obligatoire avec un élément solide adapté à sa locomotion, pour être maître de l'élément solide c'est au cheval qu'ils firent appel comme véhicule ce qui constitue une utilisation fondamentalement différente. Le cheval ayant une existence autonome en tant que véhicule il s'agit d'un phénomène symbiotique exigeant la coexistence de deux vécus structurels différents, celui du cheval et de son cavalier. L'utilisation du cheval exigea avant tout la conquête de l'homme par lui-même, l'homme dut plier son champ d'expression corporelle au champ que lui présentait le cheval, exigence réciproque bien entendu. L' "Homme dut dresser le cheval à sa nouvelle fonction. Dans cette utilisation symbiotique on retrouve l'idée d'investissement primitif de l'action vers l'idéal de soi transférée sur l'outil puis oubliée par l'utilisation pour elle-même de l'outil (utilisation au troisième degré). Là on retrouve l'idée d'élargissement sans frontière du champ d'action vital.

Le cheval outil pour l'extension du champ vital de l'homme permettait à celui-ci de trouver d'autres objets outils, mais il semble que l'investissement primitif ait été oublié le nomadisme commençant par l'inconvénient de se servir d'élargissement sans limite de son propre champ d'action, c'est à-dire celui de trouver sans cesse de quoi nourrir son cheval (et les quelques bovins que l'on trainait avec soi pour se nourrir). L'oubli de l'utilité fondamentale du cheval véhicule, aller à un endroit précis dans un but aussi précis entraîna le nomadisme par l'incorporation du véhicule même, dans la structure sociale. Mais le cheval garda sa place dans les sociétés sédentaires ce n'est pas en raison de la symbiose qu'il proposait à l'homme que se justifie le nomadisme, c'est en raison de cet élargissement illimité du champ d'action et c'est par cette absence de limite voulue telle par l'homme que le nomadisme exista. De l'autre côté la colonisation de ses possibi-

lités réelles fut faites par les peuples sédentaires en raison même des limites acceptées que comportait son usage. Dans ces peuples sédentaires la locomotion naquit de la conjonction véhicule + cheval le véhicule rappelant à l'usage du tandem l'utilisation limitée et précise du moyen de locomotion. Dans ce contexte le cheval eut bien des mérites proposant une coexistence exigeant du chevalier de plier son vécu champ d'action à son existence même. Un cheval doit se dresser par son cavalier, dressage encore plus exigeant pour le cavalier que pour le cheval, mais cette exigence est imposée d'elle-même le cheval étant là pour se rappeler au bon souvenir de son cavalier. Les méfaits de l'alcoolisme sur les conducteurs du véhicule à cheval ont été historiquement limités ; l'histoire prétend pourtant que ces ravages se faisaient déjà beaucoup sentir sur les conducteurs de véhicules en tous genres (diligences, charretiers ...) mais en général, et ce n'est pas une boutade, les chevaux menaient leurs conducteurs à leur lieux d'arrivée et respectaient même éventuellement les arrêts habituels de ceux-ci. L'association du véhicule, du cheval et de l'homme fut pleine de mérites par sa limitation même, la présence de routes, par l'effort de structurations qu'il exigeait du cavalier et enfin par l'autonomie du cheval il présenta un outil parfaitement adapté, c'est-à-dire un moyen trouvant sa justification par rapport à un but bien présent. Mais le cheval est une race qu'on pourrait dire en voie de disparition. L'histoire de la locomotion fut jusqu'à la fin du 19e siècle marquée par l'utilisation du cheval, du véhicule et de la route. Au 19e siècle apparut en transition la locomotive et le chemin de fer. La lutte entre ces deux moyens de locomotion se fait tout à fait franche dans l'ouest américain à la fin de la colonisation de celui-ci. Cet exemple est un condensé temporel de tout ce qui précède.

Le nomadisme, la ruée en avant vers des terres vierges mais surtout vers la Californie endroit où on était censé trouver de l'or, le nomadisme avec sa conséquence les grands troupeaux de bovins faisant des transhumances énormes accompagnés de leurs gardiens à cheval. Ceux-ci est-il besoin de les nommer, prirent une place très importante dans le folklore. Ils restèrent beaucoup plus populaires que les Huns dont ils avaient pourtant, à minima certes, les caractéristiques principales leur cheval était leur foyer, ils ne toléraient de s'installer nulle part et non plus qu'on mit des entraves à leur errance. Ils eurent aussi une tendance à détruire ce par où ils étaient passés pour leur seul profit de nomades et en particulier la faune locale c'est-à-dire les bisons ce qui entraîna la résistance des autochtones et à peu près la suppression de ceux-ci. Ce schéma est rappelé à propos du nomadisme car il n'est pas différent de celui que provoquait Attila plus de mille ans avant.

L'évolution de ces nomades fut accélérée, ils virent arriver le deuxième flot des émigrants agriculteurs sédentaires qui enclorent leur terrain, insupportable entrave à leurs déplacements. Puis avec eux la nouvelle invention du 19e siècle le train contre lequel la diligence essaya en vain de lutter. De plus en plus refoulés isolés, ils devinrent des outlans (ce qui ressemble beaucoup à out casts) ou finirent dans des cirques avec parfois quelques unes de leurs victimes.

L'ère de la locomotive fut celle des développements des grandes terres vierges. Ce fut, aussi, celle du développement de l'AUSTRALIE où on retrouve les mêmes éléments.

Le chemin de fer fut pendant un temps très court le point de cristallisation de l'évolution de la locomotion, et on peut dire qu'elle reste l'évolution achevée du véhicule au deuxième degré ; simple moyen envers une fin.

Apparaît alors, la première automobile, reprenant à son compte pour commencer, la projection sociale réelle ou désirée qu'avait le véhicule hippomobile, ainsi qu'un côté ludique ou "sportif" remontant aux fondements mêmes de notre civilisation, laissés pour compte dans le chemin de fer.

L'histoire de l'automobile commence à la fin du 19e siècle avec la machine de CUGNOT, lourd chariot terminé par une immense bouilloire. Cette partie de l'historique s'arrête au moment présent. En cent ans, d'une automobile on est arrivé à quinze millions d'automobiles pour la FRANCE seule.

De la fin du 19e siècle à la deuxième moitié du vingtième siècle s'est produit une mutation quantitative jamais observée jusque là. Il est fort difficile d'épiloguer dès maintenant sur le chemin parcouru depuis le siècle dernier. On ne peut que retenir certaines dates charnières 1914 : les Taxis de la Marne. Mais surtout l'utilisation de la route comme axe de percée militaire : la poussée transversale des troupes allemandes en direction de DUNKERQUE, comme moyen logistique, certes limité, mais déjà efficace.

L'entre deux guerres fut une période relativement prudente, mais y développa cependant beaucoup l'infrastructure automobile : usines, routes et aussi une certaine idée de prestige tout à fait libérée de tout ce sens secondaire, ce qui correspond à la forme de romantisme mise à la mode par les moyens de communications répandus déjà largement : radio, et cinéma : l'Homme à l'Hispano, les voitures des Bootleggers, le tour en voiture des gangsters américains, les Mercèdes et autres daimlers des hauts dignitaires allemands ...

La voiture a été vécue commeun luxe romantique d'autant plus précieux que le seul investissement assumé par son propriétaire était un investissement de plaisir : l'automobile objet (comme maintenant on parle de la femme objet !). Le rang

social était marqué par l'automobile. Le côté ludique de cette époque était marqué par l'automobile. On ne retrouve pas seulement la voiture comme ornement des Années Folles, on la retrouve dans son côté sportif : la course automobile. L'invention de la course automobile, la plus pure et la plus isolée sur le plan de la motivation, fut la course au reccord du monde de vitesse sur routes : "Bluebird Thunderbolt". Cette course, fut la réalisation pratique du rêve d'augmenter le champ d'action vitale humain sans limite immédiate. Quand on dit la vitesse pour la vitesse, il s'agit bien d'une ivresse, celle de voir ses possibilités physiques immédiatement multipliées sans limites.

L'utilisation de l'outil automobile au troisième degré, l'augmentation du champ vital, en oubliant tout substrat motivant. Nous aurons à revenir sur cette dimension, mais il s'agit d'un jeu. Tout recul des possibilités physiques non motivées par une édification structurelle, ou par un but primaire, correspond à une activité ludique. Ceci n'entraîne aucun sens péjoratif. Le jeu est une composante de l'être humain, même adulte, une composante autothérapeutique même. L'un des mérites de cette période d'entre deux guerres est d'avoir structuré de la façon définitive la composante ludique du véhicule automobile.

Ce fut aussi la grande époque des courses et des rallyes pour les conducteurs. Le jeu ne peut exister que lorsqu'il est limité consciemment dans le temps et l'espace. Après ses phantasmes ne sont possibles que lorsque consciemment on sait qu'à un moment donné la réalité reprend ses droits, tout redevenant comme avant. C'est le prix qui doit être imposé sous peine d'égarer ses propres structures et donc de perdre contact avec la réalité. Le prix a été matérialisé historiquement par la notion de fête qui s'est transmise à nos jours sous la survi(

vance des carnavals.

Au Moyen Age existait une fête qui s'appelait la "Fête des Fous". Lors de cette fête devenait loi tout ce qu'il était interdit de faire socialement auparavant, et hors la loi tout ce qui était normal et institué. Cela était vécu surtout sur un plan religieux. Le dogmatisme religieux étant librement "contesté" ce jour là. D'autres contestations s'exerçaient mais les poussées sociales étaient très fortes essentiellement sur ce plan. La liberté sexuelle n'était que très accessoirement un point d'expression carnavalesque.

Le jeu de la vitesse était tolérable et justifié dans la mesure où il était, entre les deux guerres, structuré comme un jeu.

La voiture n'était que l'instrument d'un plaisir, d'un luxe et d'un jeu, mais personnene la désirait autrement.

Sur le plan militaire, le véhicule automobile ne fut pas non plus pris au sérieux, tout au moins en FRANCE. Ce n'en était pas de même en ALLEMAGNE, dès 1933, Hitler, peut-être gardant le souvenir, de l'utilisation des routes transversales par l'armée allemande en 1914, pensa très tôt, à l'édification des autoroutes dans un but social et militaire. Le but motivant primitif était double : donner du travail aux chomeurs ainsi que du travail forcé aux éléments contestataires, c'est à dire créer un élément d'investissement pour les banques allemandes.

D'autre part, créer un axe de pénétration rapide et sûr pour une logistique militaire. Cet axe étant en ce qui concerne les autoroutes allemandes un moyen essentiel d'assurer les fournitures nécessaires à une offensive, que cette offensive ait été projetée directement ou esquissée dans un sens de moyen de pression politique reste difficile à décider.

Si la guerre était certainement un phantasme personnel du dictateur de l'Allemagne Nazie, la réalisation de ces autoroutes ne correspondaient en rien à une utilisation phantasmatique du véhicule automobile, mais à une utilisation motivée et pour la première fois de façon double :

- pour l'expansion sociale et économique allemande,
- surtout pour aller détruire une image de soi génante chez un voisin, l'image de l'Allemagne vaincue chez son vainqueur, ou pour caresser cette même possibilité en attendant qu'elle se réalise.

Mais très tôt les efforts de réalisation furent commencés ; la fabrication de l'infrastructure automobile militaire et la stratégie que nous connaissons maintenant furent réellement entreprises dès 1935.

Parallèlement à l'évolution du véhicule, était né un autre instrument de locomotion : la motocyclette. La filiation de celle-ci avec la bicyclette fut achevée à la fin du 19e siècle (dans la forme que nous lui connaissons) et précéda nettement la motocyclette, mais il semble que bicyclette et motocyclette aient suivi deux voies parallèles. La motocyclette échappant à la catégorie des cycles pour succéder au cheval dans son utilisation individuelle. Cette nouvelle monture semble avoir hérité du contexte sportif qu'avait le cheval. Image d'abord romantique, d'une certaine manière de vivre, la moto a pris un rôle symbolique plus précis à notre époque.

Pour les nouveaux nomades, pour ceux qui ont repris la sédentarisation à outrance de notre société elle est devenue un "cheval de bataille", bordée d'insignes, références à des malédictions évoquant la mort éternelle comme but de justification. De la mort de Lawrence d'Arabie aux Anges de l'Enfer" il n'y a pas une si grande différence. Le véhicule est

là, motivé par la destruction de façon plus ou moins consciente ou tout au moins par le refus Thana, chevauchant la moto derrière son conducteur, Elle est aussi l'image que présente Mandiargues dans la "motocyclette". L'héroïne va vers son plaisir, mais la mort la prend à l'apogée de sa course, pourtant tout conducteur de motocyclette ne suit pas des démons intérieurs qui le poussent à la mort, tout au moins sur le plan symbolique ?

Dans les cas précédents, la motocyclette était choisie d'une part comme symbole de refus. C'est un rôle qu'il est facile de lui investir, car elle se prête très bien au refus de la sédentarisation. Mais elle se prête aussi à l'investissement politique le plus massif de tous les véhicules. Ce qui d'une part restreint sa clientèle, et d'autre part l'amène à avoir un rôle équivalent de pulsion vitale sauvage et désordonnée.

Sur la moto voisinent le désir de mort et la vie sauvage irréspectueuse. La maîtrise de la deuxième force, c'est-à-dire de la poussée de puissance que donne la motocyclette, permet de tenir à distance propre son désir de mort, ou encore c'est en intégrant à son vécu, la pulsion puissante et vitale potentialisée par la motocyclette en la colonisant, en reconnaissant ses limites, qu'on tient à distance Thana. Cette dualité sur laquelle peut jouer le cavalier à motocyclette entre son propre désir de mort, tenu en respect par sa maîtrise de sa propre pulsion vitale, évoque une dialectique sexuelle primaire, très comparable à celle de l'acte sexuel même. On la retrouvera de façon semblable à propos de l'automobile.

Dans les vingt dernières années, l'automobile se démocratisa très vite, portée sur la vague de l'avant guerre, qui en faisait un jouet romantique, doublé d'une parure sociale.

A la Libération la revendication du droit au plaisir fut

générale. Le véhicule automobile, on l'a dit à l'époque, fut le symbole des temps nouveaux. Les temps nouveaux étant la jouissance du nécessaire et du superflu pour tous.

Le problème changera très vite. De simple gadget social, ses avantages et ses inconvénients propulsèrent l'automobile au rang social fondamental qu'elle représente maintenant.

-:-

OBSERVATION N° 1

Le cas de M..., Henri.

Henri M (34 ans) fut hospitalisé pour la première fois le 30 juin 1955 sous le régime du placement d'office, venant de la Maison d'arrêt de Rouen, après expertise médico-légale. On relevait contre lui :

- le vol d'une somme de 610 F.
- d'une voiture automobile,
- de tentative de vol d'un camion citerne et d'une autre voiture automobile.

(il faut tout de suite préciser que Henri M. avait 18 ans, qu'il ne sait pas conduire, et surtout qu'il est sourd-muet).

L'expertise conclut que M est un gros arriéré, débile mental, sourd, muet de naissance, instable, aux impulsions psychomotrices stupides mais dangereuses aussi bien pour lui-même que pour la société, récidiviste de la délinquance, redouté de la population et d'ailleurs incapable d'une autocritique valable.

Le bilan fut celui d'une débilité mentale avec troubles du comportement chez un sourd muet ne posant pas de problème d'adaptation en milieu hospitalier. Après plusieurs sorties avec sa mère, fut demandée sa mise en congé d'essai. Il était réhospitalisé quatre ans après (3 mars 1960) sous régime du placement d'office après une nouvelle expertise.

Les faits reprochés étaient similaires (vols de voitures)

les conclusions tout à fait identiques (Monsieur Henri M. ne savait toujours pas conduire).

S'adaptant sans aucun problème à l'assistance psychiatrique il n'eut aucun trouble du comportement lors de l'hospitalisation qui suivit. Il fut tenté un nouveau congé d'essai le 23.11.1961. Le retour en P.O. après expertise se produisit un mois après, sur l'expertise d'un Médecin expert ; on lui reproche cette fois-ci le vol d'un vélomoteur. L'expert concluait aux tendances de vols de véhicule chez un débile mental pour le désir de la conduire, surtout en état d'ivresse. L'influence maternelle étant défavorable sur son comportement alcoolique. Par la suite il s'évada en décembre 1966. Au cours de libation avec un camarade de fuite, il vola un camion avec lequel il emboutit une voiture et un camion. Récupéré il ne posa de nouveau aucun problème d'adaptation jusqu'au 15 juin 1969 ou ayant bu pendant une évasion, il vola une voiture dans Rouen, se dirigea vers Evreux et s'étant endormi au volant percuta un arbre. Par la suite il s'évada en novembre 1969, en février 70, en mai, en juillet, en septembre de la même année. Pendant ces évasions il n'eut pas recours à un véhicule. La dernière évasion en novembre 1970 faite en état d'ébriété aboutit au vol d'une voiture de l'hôpital, il percuta un mur au bout qde quelques centaines de mètres.

Henri M. est né le 6 janvier 1937 à Fontaine le Dun, Seine Maritime. Il vint au monde troisième garçon d'une famille qui allait compter 12 enfants. Trois de ses frères décédèrent de méningite, lui naquit sourd-muet.

Son père maçon travaillait régulièrement mais buveur, il franchissait lentement les frontières de l'alcoolisme chronique. Sa mère s'occupait de ses neuf enfants mais ne répugnait pas elle-même à boire un coup de temps en temps, parta-

geant la croyance populaire que l'alcool fait du bien elle contribuait aussi à répandre un certain climat d'intempérance.

Henri M. au début de son enfance commença par être l'enfant gâté de la famille du fait de son infirmité ; il n'y avait pas de problème d'adaptation avec ses frères et soeurs, ceux-ci d'intelligence normale ont poursuivi leurs études dans la mesure des moyens limités de la famille. Mais cette ambiance semble s'être dégradée progressivement surtout en rapport avec l'alcoolisme grandissant du père, lui-même parallèle à l'accroissement de la famille. Ayant de fréquents épisodes de mastoïdite, il fut hospitalisé dans les services Infantiles des Hôpitaux Trousseau, Saint Louis et des Enfants malades (entre 3 et 7 ans) séjours qu'il supporta fort mal essayant de s'en évader chaque fois. En vue d'essayer d'améliorer ses infirmités et aussi dans le but de l'éloigner sa mère le fit hospitaliser à Sainte Geneviève des Bois (H.P. de Vaucluse), il s'en évada. Enfin placé à l'école des sourds-muets d'Asnières il suit cette fois le cycle complet mais s'évade trois mois avant la fin de l'école. Il retourne dans sa famille où il aide sa mère aux travaux du ménage. Mais les sorties dans le village sont difficiles, les autres gamins du village se moquent de lui et surtout il se trouve entraîné à faire des bêtises qu'aussitôt les autres gamins dénoncent ; c'est surtout le vol de petites sommes d'argent qu'on le pousse à voler, les voler le rend croit-il supérieur aux autres gamins qui n'osent pas. L'un de ces vols dans le presbytère le mène pour la première fois devant un juge d'instruction (à 16 ans). Son père avouant au juge qu'il ne peut plus le tenir. En mai 1955 à la sortie du bal du village qu'il avait copieusement arrosé, il prend de l'argent à sa mère, dévalise l'épicerie du village, vole un scooter puis une D.S. 19 avec l'intention d'aller faire une promenade à Rouen. Il a 18 ans n'a jamais conduit de véhicules,

sa promenade finit dans le fossé, il dort une partie de la nuit, au petit matin il essaie de mettre en route un camion citerne.

Arrêté il est pour la première fois soumis à expertise, mais dans celle-ci la notion d'ébriété ou d'ivresse pathologique n'apparaît pas. Lors de l'hospitalisation qui suit il se révèle non seulement comme ne posant pas de problème d'adaptation en milieu d'assistance, mais aussi comme ayant une très bonne efficacité pratique. Au Q.I. il était aux limites de la débilité légère, c'est-à-dire que celle-ci ne pouvait pas être amenée au premier plan des troubles.

Les quatre ans qui suivirent sa sortie ne furent troublés d'aucune façon, la famille le surveillant un peu trop étroitement, mais lui accordant un statut privilégié. Puis en février 1960 il commence par voler un tracteur puis celui-ci n'allant pas assez vite, il vole une première deux chevaux Citroen qui finit dans un fossé, puis une deuxième qui termine de la même façon. Avant d'être arrêté il dévalise le tronc de l'église (une nouvelle fois en fait), cela s'est aussi passé une nuit Henri M. étant en état d'ivresse. Il reste hospitalisé jusqu'en novembre 1961 mais il récidive un mois après sa sortie de l'hôpital. Cette fois-ci il ne vola qu'un vélomoteur pour rentrer chez lui ; il était en état d'ébriété et le médecin expert conclut même à une certaine responsabilité familiale, sa mère semblant favoriser son penchant pour l'éthylisme.

Il s'évada de nouveau en décembre 1966, il vola un camion avec lequel il emboutit une dauphine et un camion, toujours en état d'ébriété ; récidiva en 69, mit la voiture qu'il conduisait dans le fossé, en 1970 il détruisit complètement une quatre chevaux de l'hôpital.

En dehors de ces moments d'ivresse automobile et alcoo-

lique, il correspond parfaitement au portrait qu'avait fait de lui un des experts ; c'est un grand, candide et brave garçon. Grand maigre, un peu vouté il est d'une grande habilité manuelle et par son comportement et même sa gentillesse rien ne laisse entrevoir les explosions que constituent ces fugues automobiles.

Pour éclairer cette personnalité un fait domine nettement c'est sa déficience physique énorme et permanente : muet dès la naissance, sourd d'une oreille mais pas totalement de l'autre, son infirmité alla en augmentant. C'est-à-dire qu'il eut au cours de son enfance une notion de son isolement progressif ; isolement qui alla grandissant au fur et à mesure que le milieu familial se tétériorait. Le père devenant au cours de ses ébriétés agressif et coléreux, lui qui en temps normal est connu par M. Henri comme gentil et effacé. Il garde le souvenir des colères de son père envers sa mère où il prend la défense de sa mère ; sa mère qui d'ailleurs il continue d'adorer, celle-ci lui ayant toujours accordé une place prépondérante au sein de la famille. Les autres frères et soeurs appauvrissent le foyer et contribuent à rendre celui-ci de plus en plus insupportable au père qui boit de plus belle. La mère s'efforce de garder un certain confort au milieu familial mais son caractère s'aigrit. Le malaise allant s'accentuant, Henri M. perdit son rôle privilégié à l'occasion de l'éloignement de ses hospitalisations qu'il ressentit extrêmement mal perdant le cordon qui le rattachait par sa mère au monde extérieur. Il ne revint que vers 14 ans au milieu familial après le cycle de l'école d'Asnières là un deuxième problème se posa, ce fut le contact avec les autres enfants du village, préfiguration de son entourage social. En plein moment de désarroi

ayant perdu une partie de son identité au monde, sa mère ne pouvant assumer le rôle qu'elle avait tenu jusque là, les autres enfants par moquerie lui donnait une identité : il l'appelait le cerveau, et confiant et naïf il se prenait au jeu chaque fois pour se trouver "le dindon de la farce" si l'on peut dire. Un deuxième point est important, c'est l'attitude de sa mère envers la boisson, celle-ci est considérée dans le milieu familial comme un élément de virilité, il est normal que les hommes boivent et l'intempérance de son mari à condition qu'elle ne lui fasse pas perdre sa place n'est pas du tout vécue comme telle. Et l'intempérance de Henri M. est sinon encouragée, tout au moins bien considérée. En état d'ivresse Henri M. que, s'il n'est pas un grand débile est assez fruste, fait des bêtises. L'automobile, il l'écrit c'est ce qui paraît être le plus grand avantage qu'a quelqu'un qui n'est pas infirme comme lui. "Un homme normal, lui il peut conduire". Quand il est sobre il n'ose pas réaliser ses rêves, il écrit qu'il sait que c'est interdit, qu'il devrait aller en prison ; mais ce prix ne réduit pas évidemment l'attrait du rêve et l'alcool chez lui qui est entièrement sobre, de force, habituellement, abat les frontières de la réalité, lui donne l'illusion que ce que disaient les gamins du village est vrai. C'est d'ailleurs ce que lui répètent les camarades de libation, qui l'encouragent à voler n'importe quel véhicule le plus bizarre sera le plus drôle.

Pourquoi des véhicules automobiles, du tracteur au camion en passant par la mobylette. D'abord chez cet être naïf la grosseur de l'objet vôlé est proportionnelle à l'importance du voleur : "plus je vole quelque chose d'énorme, plus je suis grand", comme par ailleurs il se révèle d'un très grand sens pratique, le choix se fixe très vite sur le véhicule automobile. Il est aussi choisi pour une motivation plus profonde, l'oubli

de son infirmité. Peut être depuis les voyages de son enfance, l'automobile a été investie d'une importance parallèle à celle de son infirmité ; automobile qui l'éloignait de sa mère, automobile qui lorsque lui en sera le maître le rapprochera de sa mère. Cette automobile, la maîtrise lui donne la possibilité d'aller où il veut comme il le ferait si il n'était infirme, c'est-à-dire retourner à son foyer voir sa mère. Une tentative désespérée pour nier le handicap et la solitude donnée par son infirmité, telles sont les significations des vols de voiture de Henri M. Tentative de communication aussi, elles sont une demande de rôle social par l'importance énorme de l'entourage dans ces vols ; ce sont toujours des vols en bande, exprimant un essai d'insertion dans un groupe. Cet essai se révèle chaque fois d'autant plus infructueux que personne ne pratique autour de lui son langage.

Le dernier degré de ces actes est leur assimilation sexuelle. Henri M. n'a jamais eu de relations sexuelles tout en étant normalement constitué. Certes la fonction symbolique de ces pulsions en état d'ébriété évoquent l'orgasme, orgasme d'autant plus satisfaisant que le véhicule est gros ; mais surtout la rivalité sexuelle est encore plus importante dans la symbolique. L'accession au groupe se vit dans un contexte de puissance que lui apporte phantasmatiquement le vol des véhicules. Ce contexte de puissance paraît en filiation avec l'image du père, violente et castratrice. Cette violence disparaît sous l'influence de la mère dont il est lui, le préféré. Mais pour lui plaire ne faut-il pas qu'il boive ? S'il est un homme, pour être avec d'autres hommes, il doit boire ; il doit être violent. Il s'agit d'un dilemne parfait, avoir peur de ce qu'on voudrait être.

L'alcool fait disparaître le premier terme de ce dilemne,

il ne reste plus que le rêve prenant le pas sur la réalité.

Comme toute réalisation de phantasme, c'est là que commencent les problèmes. Ceux-ci sont d'autant plus énormes, que comme tout phantasme celui d'Henri M. ignore la réalité. Cette réalité est d'ailleurs partie intégrante de son vécu, sa condition de sourd-muet en étant la limite la plus frustrante.

-:-

OBSERVATION N° 2

Le cas Gilbert F...

Gilbert, 27 ans, entra dans le Service le 8 juillet 1969, venant de la prison du Havre sur placement d'Office, après expertise médico-légale.

Les infractions relevées contre lui étaient nultiples : "Vols, infraction à arrêté d'interdiction de séjour, falsification de pièces administratives, défaut de permis de conduire, fausse immatriculation".

- Vol d'un permis de conduire dans un placard de vestiaire d'un chantier où il travaillait.

- après une suspension de permis de conduire de 3 ans (en 68), a continué à se servir d'automobile.

- n'a jamais fait signer son carnet d'interdiction de séjour.

- vol de voitures et de carosserie,

- puis d'objets divers (lampe de signalisation de travaux, de postes auto-radio, de lunettes de brouillard, d'un classeur métallique, d'un décamètre, d'un kilo de peinture blanche,

- - falsification (incomplète) des pièces administratives des véhicules, (numéro différent des voitures et des pièces).

- l'expertise conclut au déséquilibre psychique avec

inadaptibilité sociale profonde, amoralité, et profonde instabilité entraînant l'état de démence... Elle ajoute la notion d'un fort climat obsessionnel.

A l'entrée, le certificat de 24 heures mentionnait : "troubles du comportement à type de vols, infractions diverses chez un sujet fruste à structure obsessionnelle". Carence affective de l'enfance éminemment responsable de l'immaturité et de l'actuelle inadaptibilité sociale. Personnalité intimidable et perfectible non accessible à la sanction pénale et relevant des organismes de soins et d'assistance psychiatrique, mais dont le coefficient de dangérosité mentionné dans le placement reste à évaluer par une mise en observation minutieuse. Nécessité d'un bilan somato-psychique d'examens complémentaires, et d'un traitement chimio-thérapeutique en vue d'une réadaptation socio-professionnelle qu'il convient d'envisager dès maintenant".

Voyons l'histoire de Monsieur F. telle qu'on a pu la reconstituer jusqu'à son arrivée dans le service :

"Gilbert F... est né le 17 août 1941 à Prigonrieux dans les Deux-Sèvres. Il vient au monde dans une famille jusque là sans histoire où rien ne pouvait laisser présager ce qui allait suivre. Son père, cultivateur, avait une petite exploitation centrée sur la vigne. Sa naissance, semble-t-il était désirée, son frère et sa soeur étant morts on peut retenir qu'il fut très protégé dans son enfance, voire dorloté par une mère qui dans son souvenir est décrite comme bonne, autoritaire, et inquiète. Son père lui laisse le souvenir de jeux faits avec lui. Mais s'il semble d'après ses dires que ce souvenir est bon, l'image qu'il en retient est très floue. En fait, il semble que son père ait eu du mal à s'affirmer devant la mère, il intervenait cependant pour le défendre quand sa mère avait été trop autoritaire.

De sa première enfance, il exprime des images marquantes, l'une qu'il revit, a-t-il dit, avec angoisse, c'est le bruit des avions pendant la guerre (il ne fait pas le partage entre, raconte après coup, le réellement vécu, mais il lui semble pourtant qu'il a vécu un bombardement par Stuka sur une route non loin de la ferme).

L'autre qu'il revit avec plaisir est la fabrication du pain à la ferme, (aussi en raison des restrictions). Sa mère le fabriquait et il restait auprès d'elle pendant ce temps. Il fut mis à l'école à 5 ans, et il n'y eut pas d'évènement marquant dans son souvenir jusqu'à l'âge de 11 ans. C'est-à-dire, jusqu'au décès de son père, dû semble-t-il à un cancer du rein. F. ne parle que difficilement de la mort de son père, il dit avoir été frappé de la dureté avec laquelle sa mère prit la chose.

A partir de ce moment, il ne travaille plus en classe, il commence à voler des objets de peu de valeur, puis un an après, il tombe malade (il a 12 ans). Il était, se souvient-il dans la classe du C.E. On suspecte une méningite, il est hospitalisé à l'Hôpital de Bergerac, où il reste un mois. De retour dans sa famille, il souffre énormément de ne pouvoir se confier à sa mère, d'autant que celle-ci commence une liaison avec un pied noir rapatrié, ancien sous-officier dans l'armée. Cette liaison avait commencé juste un an après la mort de son père. A 14 ans F. n'a pas encore passé le C.E. Mis en apprentissage, il recommence de menus larcins, se faisant renvoyer par son patron. Sur les conseils d'une assistante sociale, sa mère le met dans un centre agricole à Cadillac (près de Ste Foi la Grande). Il y passa deux ans où il ne posa pas de problème et travailla bien. A son retour, il commença par travailler à la ferme de sa mère, avec son beau-père, sa mère ayant épousé l'ancien sous-officier avec qui elle avait eu une liaison. Il a 17 ans.

Il resta à la ferme familiale pendant un an, puis se plaça comme valet de ferme chez des voisins à 1 km de chez lui.

Il est à noter que jusque là, il n'avait eu aucune relation féminine (à cette époque, il dit avoir commencé à aimer l'isolement, à faire de grandes promenades en forêt, voire de coucher à la belle étoile sans rentrer chez lui). La ferme familiale était très isolée, ce dont il dit n'avoir pas du tout souffert. Il n'avait pas d'ami, ni de distractions habituelles à son âge. Il explique son goût de l'isolement par le début de dégradation du couple que formait sa mère et son beau-père celui-ci commençant à boire, et quand il était ivre, sa mère le battait, et il se veangeait sur son beau-fils. C'est en raison de cela principalement qu'il alla travailler chez les voisins.

A 20 ans, il partit au Service militaire, qui dura deux ans en Algérie (61-63). Il le fit comme soldat de première classe dans les spahis. Il fut décoré de la médaille de la valeur militaire; A son retour, il trouva la situation familiale très dégradée. Le beau-père devenu alcoolique lui mena une vie d'enfer. Il commença par aller travailler comme ouvrier dans une usine à ciment pendant six mois. Puis il alla travailler chez un cousin germain à Limoges qui avait une petite entreprise de peinture. Il vivait dans sa famille ; là, il aurait commencé un C.A.P. de peinture interrompu à cause d'une maladie. En fait, il semble avoir commis un vol et même avoir été condamné à une petite peine de prison (lui raconte avoir volé des conserves, un jour où il avait faim). Par la suite, il part pour Marseille, où il a encore des cousins germains qui le recueillent. Là, il travaille comme artisan peintre et comme ouvrier dansune usine de coques plastiques de bateaux. Il travaille au noir dans un chantier de peinture. Engagé par l'entrepreneur, il fait l'avance du matériel pour un chantier évalué à 3 millions d'anciens francs. Il verse à ce moment des arrhes

pour l'achat d'une caravane.. Le chantier termine il prétend que l'entrepreneur refusa de le payer et même de lui rembourser son matériel en lui faisant remarquer qu'il n'a aucun recours. (La caravane avait pris dès son départ de chez lui pour aller travailler à Limoges, une importance particulière, il en rêvait souvent la nuit, elle était vécue consciemment comme le premier signe qu'il ait une situation solide dans la vie). Dans la journée suivante, il retourne voir la caravane pour laquelle il a versé des arrhes, puis au milieu du terrain d'exposition l'attelle à une D.S. et s'en va avec la voiture et la caravane. Il fait cinq cent jkilomètres d'une traite et se fait prendre à un contrôle de police. Il avait fait un essai de maquillage des plaques minéralogiques de la D.S. ce qui augmente encore les délits relevés contre lui. Il est condamné le 7 mars 68 par la Cour d'Aix-en-Provence à 9 ans de prison, assortis d'interdiction de séjour, et à trois ans de suspension de permis de conduire (ce détail va prendre une grande importance). Il est libéré de prison de façon anticipée le 19 janvier 1969. Il est assigné à Villeneuve-les-Avignons, où il travaille dans un centre I.M.C.A. (Il raconte que tout s'est cristallisé de nouveau, le jour où faisant des courses avec le car du centre, il faillit écraser une vieille dame qui traversait sans regarder, il imagina ce qui lui serait arrivé s'il l'avait blessé, alors que son permis de conduire était encore suspendu, lui n'étant qu'en liberté surveillée). De ce moment, il quitta le centre Y.M.C.A. et se dirigea vers Marseille où quelquos jours après il volait la même caravane que celle qu'il avait empruntée deux ans auparavant, au même endroit, dans le même terrain d'exposition, en plein jour, à 3 heures de l'après-midi, plus une voiture pour la tirer, De là, il se dirigea vers Caen, où il avait rêvé, sinon envisagé de faire un C.A.P. de stratifieur, nétier qu'il avait entrevu avant le début de ses malheurs. Il changea de voiture, en les volant chaque fois, volant aussi tout ce

qui lui était nécessaire, et aussi tout simplement, ce qui lui faisait envie. Et ceci dura pendant plus de huit mois avant qu'il ne se fasse prendre. Il fut expertisé le 20 juin 1969.

Gilbert F. est un sujet de 1,75 m, pesant 70 kg, brun aux yeux marrons, longiligne, au visage doux et peu viril. Durant les entretiens, il parle doucement, et semble se renfermer à la moindre question personnelle. Il lui arrive de pleurer en entendant évoquer des évènements malheureux, et il se choque d'évocations trop précises, de problèmes sexuels.

En conclusion les experts concluaient :

"La jeunesse a été très perturbée, il n'y a pas d'apparence de mythomanie flagrante, pas de toxicomanie retrouvée, l'intelligence est médiocre ; il parle de désir obsessionnel d'avoir une caravane. G. vit une situation conflictuelle le menant à commettre ces actes, les vols sont stéréotypés, mais le centre d'attrait est la caravane dont il rêve. Tous ces projets et ces vols lui paraissent logiques, pourvu qu'il atteigne le but fixé : la caravane. En fait, dès le plus jeune âge, il a manifesté une totale incapacité à s'adapter à la vie de société. Il s'agit d'un déséquilibre psychique avec inadaptation sociale profonde, amoralité et profonde instabilité".

Dans le séjour qu'il fit à l'Hôpital Psychiatrique qui dura jusqu'au 12.8.70 il ne posa aucun problème d'adaptation, au contraire, paraissant même trop bien adapté. Rendant de multiples petits services, il montra qu'il était un bon ouvrier peintre. Cependant, il se plaignit souvent de se sentir mal à l'aise dans l'Hôpital, car il se rendit compte que les autres étaient malades. Le certificat de quinzaine mentionne : "troubles névropathiques chez une personnalité fruste et immature. Conduite parfaitement adaptée au sein du service, bon niveau pragmatique, poursuite de la mise en observation".

Le certificat de transformation de placement mentionne que l'état d'adaptation noté lors du certificat de quinzaine s'est poursuivi et que sa présence au Centre F.P.A. de Caen a été acceptée par mesure exceptionnelle. Il partit le 24.1.71 pour le centre F.P.A. de Caen.

Pour éclairer la personnalité de G FA... il est nécessaire de partir de deux éléments, son histoire individuelle, et d'un bilan psychologique détaillé.

Le bilan psychologique commencé dès son entrée dans le Service montra :

- au Rorschach, on troube des réponses globales abstraites, une angoisse de l'approfondissement, un bon contrôle des affects, une inhibition névrotique devant les stimulations émotionnelles. L'image maternelle est puérile, l'image paternelle est très primitive et dépréciée.

Il y eut un chox à la planche sexuelle et à la planche du songe ; l'ensemble des réponses évoquant une adaptabilité normale à la condition que le milieu n'ait pas ou peu de charge affective.

- au T.A.T., on trouve une idée dépressive dominante, dont le thème ressemble fort à sa propre histoire (des espoirs déçus par l'intervention malveillante d'une personne et l'impossibilité de s'en sortir.

Par ailleurs, le découragement et la solitude prédominent avec l'impression que toute relation affective est vouée à l'échec, et à la mésentente.

- Recherche infantile de sécurité auprès de la mère, trouvant sinon une aide efficace, tout au moins une certaine sympathie.

- Identification angoissante avec le père, comme si la

responsabilité de ce qu'il juge mauvais venait de son père. Sur ce mode, il y a cependant une structuration de type oedipien, mais non résolue et vécue de façon très immature.

- De ses vols, aucune notion de culpabilité, mais une vague notion de vengeance compensatrice, additionnée de fatalité, d'irresponsabilité.

- La conclusion du bilan psychologique est : éléments dépressifs, idées d'injustice frisant la persécution, problèmes affectifs très anciens. Personnalité très immature, de sens moral larvaire, de structure névrotique.

Il y eut un deuxième bilan psychologique trois mois après. Les conclusions étaient similaires ; le T.A.T., le Rorschach n'amenaient que peu de modifications, le Q.I. donnant un résultat de 102 (au Weschler-Bellevue). Le seul élément important apparaissant est un indice de déterioration considérable pour son âge (23 %).

o

En résumé le cas de Gilbert F. apparaît un peu comme lui même le vit, celui d'une erreur grave, le premier vol de la caravane pour laquelle il avait versé des arrhes, l'ayant entrainé à une fatalité asociale, vécue avec une certaine complaisance.

Deux parties très nettes apparaissent dans sa vie avant le premier vol de la caravane et après.

De sa jeunesse jusqu'à 12 ans, on ne peut retenir grand chose. Il y eut certainement une période troublée durant les trois premières années de sa vie en raison d'un certain degré de privation de sa famille par ailleurs fort pauvre.

L'évènement pivot fut la mort de son père, survenue en fin de période pré-pubertaire, au début de la réapparition de

l'Oedipe. Ce qu'on sait, c'est qu'il en voulut à sa mère de son indifférence à la maladie de celui-ci. On sait aussi qu'il recherchait beaucoup plus facilement le contact de sa mère, qu'il connaisait très mal. Il est courant que dans ce cas, il y ait d'abord une autoculpabilité de l'enfant à un niveau très fantasmatique par rapport à ce qu'il aurait dû ou pu être par rapport à son père.

Il commença à voler, signe simple d'un grand dénuement affectif le poussant à se manifester, à requerir l'attention même par les punitions ("j'aurais même trouvé de l'aide auprès de ma mère"). Or, celle-ci non contente de ne pas assez pleurer son père, de ne pas assez s'occuper de lui qui reste le seul homme de la famille, en trouve très vite un autre. C'est à peu près à ce moment là qu'il tombe gravement malade. Tout se tassera par l'éloignement du milieu familial, sans bien entendu qu'il y ait disparition des problèmes affectifs.

On a peu de renseignements sur le vol des conserves à Limoges, mais il a été reconnu en état de nécessité. De lui-même F. ne parle jamais de cette époque à Limoges. On peut avoir la notion d'un échec sentimental par les entretiens sans qu'il donne lui-même plus de renseignements, - le cousin n'a pas répondu aux demandes de renseignement).

Filbert F. à 28 ans, est toujours vierge, Il reconnaît avoir peur des femmes, tout en leur vouant une admiration peureuse. Les effets de sa puberté ne lui sont apparus que très tard, il a commencé à se masturber lors de ses 17 ans. Il ne conçoit la possibilité d'avoir des aventures qu'avec la possession d'un domicile bien à lui, en fait il semble qu'il ne conçoit une vie sexuelle qu'à l'intérieur du mariage. Il semble avoir reçu une éducation très stricte.

A Marseille, l'achat de la caravane lui paraît l'appartement parfait lui permettant une certaine souplesse vis-à-vis

des impératifs de son métier de peintre (déplacements lors des chantiers successifs), de ne pas s'établir trop vite, et surtout de retrouver la chaleur d'un foyer qui lui conviendra, d'autant qu'il l'aura façonné selon ses rêves à lui. Là, il en est privé brutalement par l'entrepreneur du chantier où il travaillait au noir, véritable "Fatum". Cet être plutôt peureux voire pusillanime, dont les révoltes intérieures s'étaient traduites jusque là par des petits larcins piqua là, ce qu'on appelle généralement "une colère de mouton enragé". Colère dont la répression fut extrêmement violente. Cette colère réapparut en raison du décalage entre la mise en liberté et sa condamnation à la suppression du permis de conduire. Colère qui s'exprima sur le mode du défi et empruntant les voies du nomadisme le plus asocial.

La société est niée dans une affirmation d'autant plus totale qu'elle constitue à posteriori une revalorisation personnelle. Pendant 8 mois, Gilbert DF eut une existence d'Outlaw" notorisé, allant de place en place avec sa caravane, le temps de voler une voiture, travaillant le temps de voler des papiers d'identité, le tout sans méthode, ni préparation. Il se contentait de vivre sur l'habitant. Nomade motorisé de ce siècle, il se fit prendre comme tous les outlaws et comme il s'y attendait en fin de compte.

Son entrée à l'Hôpital Psychiatrique représentait pour lui, la fin de toute espérance. Il sortit en congé d'essai pour commencer son C.A.P. de stratifieur (pour coques plastiques), à Caen le 29.1.71.

-:-

OBSERVATION n° 3

Le cas de Jean-Marie B.

Jean Marie, âgé de 25 ans maintenant, ne fut hospitalisé qu'une fois il y a 5 ans à la suite de son incorporation au service militaire. Il avait présenté un état d'agitation sous-tendu par un syndrome délirant aigu. Après une hospitalisation de 3 mois il partit en convalescence chez ses parents.

Le 12.12.69, il revint consulter à la suite d'une impulsivité dont il craignait les conséquences. A l'entretien, il apparut qu'en juillet 1967, il avait à l'occasion d'un incident de conduite automobile et de l'altercation qui avait suivi, frappé de coups de couteau le conducteur et le passager de l'autre automobile. Après quoi, ayant pris la fuite, il ne fut arrêté qu'en septembre. Quatre mois avant la consultation, à la suite d'un autre incident, il eut une nouvelle altercation avec un autre conducteur, suivie de dispute et de coups échangés de part et d'autre, cette fois, il est vrai, sans suite judiciaire.

Depuis Jean Marie B ressent en conduisant une nervosité et une susceptibilité allant grandissant, suivie en dehors des moments où il conduit, d'angoisse et de perplexité sur son propre état.

Jean Marie B. a eu une enfance difficile dans une famille de cinq enfants, il fut marqué par son frère aîné dont l'influence sur lui fut certaine.

Le père décédé quand il avait cinq ans, d'un cancer lui laisse un grand souvenir. Son affection se déplaça dès ce moment sur la personnalité d'un de ses frères aînés, Daniel. A part eux deux, les autres frères et soeurs ne posèrent à la mère, semble-t-il, pas de problème éducationnel particulier.

Par contre, Jean Marie B, dès l'enfance, eut des convulsions

liées, semble-t-il , à l'excitation de jeux avec le frère. En fait, après ces périodes d'auto-excitation causées par les jeux et les bagarres avec le frère aîné, il se calmait en se cognant la tête contre les murs, dit-il. La mère, malade cardiaque, semble n'avoir que très peu d'influence sur lui. Il se plaint, mais de façon assez détachée du rejet de celle-ci. Par la suite, assez difficile et exigeant en famille, il eut des problèmes scolaires. Il ne passe, et de justesse, le C.E.P. que la troisième fois qu'il se présente. Les crises convulsives cessèrent vers l'âge de sept ans, mais nécessitèrent qu'il fut suivi par un spécialiste.

Travaillant comme couvreur, il fit une chute du haut d'un toit d'un peu plus de sept mètres. Il ne semble pas avoir eu au cours de cette chute de traumatisme crânien décelable. Mais il se plaint de s'en être toujours ressenti: ayant des bourdonnements d'oreille, des sensations de vertige et par moment, des impressions visuelles à type "mouches devant les yeux". Il ressent aussi une aggravation de son caractère (il a 18 ans). Quelques mois après, il participe avec son frère ainé et deux autres amis à l'agression et au vol de deux marins pris en auto-stop. Il est condamné à 4 mois de prévention avec sursis. Par la suite il retravaille comme couvreur, habitant avec sa mère. Il part au service militaire le 7 janvier 66. Il arrive avec un jour de retard à l'incorporation. Par la suite, l'impression qu'on veut le tuer s'impose à lui. Le silence de ses camarades dès qu'il entre dans la chambre, l'impression que tout le monde lui en veut en raison de ses démêlés avec la police (le sous-officier de service l'avait sermonné lors de son arrivée en retard, sur la différence "armée-civil". "Maintenant, il faut marcher droit".

Il a l'impression que l'infirmier qui le vaccine veut le tuer (celui-ci lui aurait dit en lui faisant une prise de sang,

"toi, on va te couper les veines"). Il s'enfuit, il prend son rasoir (un rasoir à main de grande largeur) pour se défendre et s'enfuit droit devant lui. Quand il revient vers neuf heures il est désarmé et hospitalisé.

A l'entrée, le bilan fut celui d'une bouffée délirante polymorphe.(Décompensation fréquente à l'intégration dans la vie militaire de certaines personnalités psychopathiques). Au bout d'un mois d'hospitalisation, la bouffée délirante polymorphe avait totalement disparu avec une certaine proportion d'amnésie des clefs des structures délirantes (surtout le désir agressif de se défendre contre ceux qui voulaient le tuer).

Il sort en février pour partir en convalescence chez sa mère, la sortie étant en fait brusquée par un début d'interprétation d'une persécution des autres malades. Cette persécution étant compensée sur un mode très ludique dans les entretiens avec le psychiatre traitant. Une régression anxieuse semble s'affirmer. La convalescence rapidement décidée interrompt ce processus pathologique réactionnel, cette fois, à l'hospitalisation en milieu spécialisé.

En mars 66, il a retrouvé du travail à Paris comme couvreur Mais aussi, il s'est aussi rapproché de son frère, à ce moment encore en prison.

En juillet 67, alors qu'il conduisait une B.M.W., un conducteur ébloui par les phares de la B.M.W., invective Jean Marie B., alors qu'il le dépasse: Jean Marie B. s'arrête, l'autre voiture s'arrête aussi, le conducteur et son passager (deux frères) descendent de leur voiture et se dirigent vers celle de Jean Marie B. Alors celui-ci, armé d'un couteau à cran d'arrêt frappe les deux frères qui s'étaient approchés de sa voiture. Puis il s'enfuit. Il n'est arrêté que trois mois après.

En octobre 1969, il a un banal accident de circulation,

avec des dégâts matériels insignifiants, avec un autre automobiliste. Au bout de quelques instants, les deux conducteurs s'insultent, puis en viennent aux coups. Un agent de police les sépare. Cette fois, il n'y eut pas de conséquence judiciaire. Jean Marie B a vingt trois ans.

Jean Marie B. fut l'un des automobilistes ayant d'une simple divergence de conduite automobile abouti à des actes d'une extrême gravité. Le scénario se répéta de façon assez similaire pour des cas tout à fait semblables. Disputes à la suite d'un incident sans gravité; l'un des deux automobilistes prend peur (que cela soit justifié ou non), saisit une arme, l'incident devient un drame.

Pourtant, si le hasard semble avant tout la cause de ce genre de drames, le cas a le mérite d'apporter des éléments tout à fait contraires. Jean Marie B. semble avoir eu des traits de caractère beaucoup plus particuliers que la moyenne des conducteurs.

De son enfance, on note d'abord le relatif abandon parental qui le marqua dès l'âge de cinq ans (décès du père), la mère étant physiquement malade. La personnalité du frère semble avoir été investie du rôle paternel, mais sans une réussite vraie. Les disputes et les jeux avec ce frère trop jeune ayant des résultats excessivement brutaux. On retrouve d'ailleurs le schéma des impulsions brutales et paroxystiques liées aux accidents automobiles qu'il eut par la suite.

Au fur et à mesure que la rivalité dans les jeux s'affirme, la force de son frère aîné lui fait peur, peur et plaisir sont d'ailleurs liés en une excitation paroxystique qui déborde ses structures psychiques et s'exprime libre sur un mode paroxystique, se terminant par des équivalents épileptoïdes.

La genèse de ces troubles semble avoir été liée à la matura-

tion de son Oedipe, où le frère investi du rôle paternel, semble avoir joué un rôle très castrateur par sa jeunesse même.

A sept ans, tout se tasse. La période de latence n'est marquée que par des incidents de type caractériel et un retard scolaire.

Il reste cependant "très à la traîne" de son frère qui infléchit sa conduite vers un asocialisme certain.

A 18 ans, il tombe du haut d'un toit, si rien d'organique ne semble en être résulté, il y a apparition de tout un syndrome subjectif de coloration cérébrale.

A son incorporation, il supporte extrêmement mal la structure autoritaire de type un peu paternaliste avec laquelle il entre en confrontation. Cette confrontation vécue sur un mode extrêmement agressif et aboutissant à une régression massive, d'ailleurs très vite résolutive. Par la suite, apparut une intolérance progressive au milieu hospitalier spécialisé. Les E.E.G. faits durant cette hospitalisation, s'ils n'étaient pas typiquement épileptiques, montraient un tracé franchement irrégulier. Irrégularités s'amenuisant au fur et à mesure du traitement. Le premier accident automobile se produisait un peu plus d'un an après la fin de l'hospitalisation.

Commencé comme une banale dispute de conducteurs, il se termine brutalement de façon paroxystique en drame. La situation vécue comme une rivalité simpliste a débordé d'un seul coup les possibilités de défense de Jean Marie B.

De jeu plus ou moins inoffensif, la situation devint tout d'un coup par la réponse des autres automobilistes qui l'avaient en quelque sorte accepté (ce sont eux qui sont descendus de voiture), la rivalité est devenue une agression menaçante. L'anxiété intense ressentie est brutalement interrompu par un

acte moteur obéissant à la loi du tout ou rien. La fuite en avant illustre parfaitement l'impossibilité de maîtrise de la situation. Cette fuite en avant est d'autant plus facile que les garants éducationnels de son adaptabilité sociale furent tout à fait absents de son enfance.

Mais cette tendance à l'asocialisme n'est que favorisante, l'essentiel du dilemne semble être un refus d'assumer une rivalité agressive, en tant que telle. En fait, peut-être est-ce bien au niveau de la personnalité du frère que se trouve le noeud de ce comportement paroxystique.

Ce frère qui fut investi naturellement du rôle paternel, était trop jeune pour assumer ce rôle vis-à-vis de lui. Jean Marie B. dans ces jeux de l'enfance entrait en rivalité avec lui, avec l'agressivité naturelle des jeux, entre frères, et vivait ces jeux comme s'il avait lieu avec son père. En conséquence, la rivalité amoureuse de l'Oedipe était vécue dans ces moments comme une véritable lutte pour la vie. D'où les défenses de ses structures psychiques débordées ne pouvaient suffir. Accepter la situation de rivalité consciente avec son frère eut été le déposséder de son rôle paternel; il ne semble pas s'être présenté à ce moment d'image paternelle valable ayant permis ce transfert. Le véhicule automobile fut l'occasion privilégiée de retrouver la situation de rivalité anxieuse basée sur un investissement sexuel Rivalité que jusqu'à maintenant, il ne lui est justement pas possible d'assumer.

Le véhicule automobile n'est, on le voit dans ce cas, qu'un prétexte. Un support à la réapparition d'une situation conflictuelle individuelle. Le dilemne de Jean Marie B. n'a pas été créé par l'utilisation du véhicule automobile. Son incorporation dans l'armée eut un rôle beaucoup plus agressif, mais ne fut aussi qu'un support à la réapparition de ce conflit de l'enfance. Ce n'est pas non plus diminuer l'importance que peut avoir le véhicu-

le automobile sur certains types de comportements pathologiques. Si le véhicule automobile n'est qu'un prétexte à l'expression d'une pathologie individuelle pouvant s'exprimer dans d'autres circonstances, c'est aussi un prétexte privilégié.

Il correspond naturellement à l'expression d'un vécu sexuel celui de l'affirmation de la puissance individuelle de façon très sexualisée. Et avec ou sans spectatrices, il présente des situations de rivalité qu'on peut comparer de façon très imagée aux "combats de coqs".

Ces situations dont la maîtrise est en rapport direct avec la maturité de l'Oedipe peuvent être présentées à tous conducteurs. Bien rares sont en fait celles qui se terminent en drame.

Ce qui laisse une note optimiste à l'étude de ce cas.

-:-

OBSERVATION n° 4

LE CAS DE Jean François N.

Jean François N. qui a actuellement 21 ans, fut hospitalisé pour la première fois à l'Hôpital Psychiatrique de Sotteville-lès-Rouen quand il avait 16 ans à la suite d'une fugue. Il avait déjà été hospitalisé auparavant dans un service de pédiatrie à la suite d'une autre fugue. Il s'évada de l'hôpital un mois après, alors qu'avait été envisagé son placement en apprentissage spécialisé. Il fut réhospitalisé 6 mois après sous le régime du placement d'office, après expertise.

Il avait été arrêté à la suite de vols répétés de voitures. L'expertise concluait à un tableau d'excitation maniaque atypique A son entrée, le 1.3.67 (il avait 17 ans) le bilan médical comportait des doutes sur la valeur thérapeutique de cette mesure prise pour un adolescent de 17 ans, dans l'état actuel des conditions d'hospitalisation. L'état de subexcitation fut très rapidement résolutif. Il s'évada le 18.4.68, la transformation de placement n'ayant pas été obtenue à ce moment là. Il fut réintégré le lendemain après avoir été arrêté au volant d'une voiture volée (il n'a par ailleurs toujours pas le permis de conduire.)

Enfin, il sort en congé d'essai le 20.8.68 pour un Centre d'apprentissage, section bâtiments. Il en revient le 12.9.68 après un échec. Il s'évade de nouveau le 7.11.68, il en revient 10 jours après, sans avoir commis d'actes de délinquance. Il s'évade de nouveau le 23.3.69, évasion qui le mène jusqu'en Suisse, où il est arrêté pour vol de voitures. Son changement de régime de placement demandé à chaque évasion n'est toujours pas obtenu.

A la suite de cette arrestation, il est rapatrié de Genève à Clermont-Ferrand. Une nouvelle expertise est demandée, qui cette fois-ci ne conclut pas à son irresponsabilité totale. Son

changement de régime de placement est définitif le 27.8.69.

Jean François N. est né le 15.6.1950 à Fréville-Escarbotin dans la Somme. Son père actuellement âgé de 66 ans est contrôleur général d'une société de surveillance et adjoint de mairie de la ville où il réside. Sa mère, âgée de 53 ans, s'occupant des enfants, fut déportée pendant la guerre, en garde des séquelles très importantes (plusieurs trépanations). Le couple eut 4 enfants, dont Jean François N. est le deuxième. En fait, les enfants du couple, en raison de la maladie de la mère, furent tous très tôt placés en internat. Le père avait eu trois enfants d'un précédent mariage qui n'ont pour ainsi dire plus de contact avec leur père, ayant par ailleurs des situations sociales parfaitement assises. Jean François N. manifeste très tôt un asthme rebelle dès l'âge de 3 ans. A partir de 8 ans, il est décrit par ses parents comme difficile, têtu et peu obéissant, surtout envers son père. A 9 ans, il est mis en pension à Amiens (la mère devait être opérée). Il se montra très indiscipliné, fut renvoyé, par la suite, en I.M.P. à St Germain en Laye. Il y reste jusqu'en 64, où il commence à faire des fugues.A la troisième, il est renvoyé, il est admis au Centre d'Aumale, où il passe le C.E.P. Admis après une nouvelle fugue au Mesnil-Esnard, il est renvoyé en décembre 64. Hospitalisé dans un Service de pédiatrie, à la suite de son renvoi, il est placé dans un Centre Emaüs à sa sortie par ses parents: il y reste jusqu'en avril 65 (il a 14 ans), il est par la suite mis au Collège technique de Déville-lès-Rouen. Il en est renvoyé un mois plus tard. Là, au cours d'une fugue, il "emprunte" la voiture d'un ami. Il passe devant le juge des enfants qui le fait placer à Rochefort. Il a entre temps, acquis une propension à l'homosexualité. Au cours d'une fugue du Centre de Rochefort, il fait 8 jours de prison à Saintes pour vol. S'enfuyant définitivement, il fait une crise nerveuse en rentrant chez lui. Hospitalisé en pédiatrie une

nouvelle fois, il y reste un mois, puis il rentre chez son père, où à la suite d'une simple discussion ils se battent. Là il est hospitalisé en milieu psychiatrique (il a 16 ans).

Le médecin du Centre de St Germain faisait en 63, sur Jean François N. le bilan suivant:

"Troubles du comportement majeurs avec agressivité, intolérance aux frustrations, instabilité psychomotrice s'exacerbant en période d'agitation en tics faciaux, décharges motrices, réactions impulsives violentes, logorrhée". Il concluait en une structure névrotique grave, très fermée, organisée sur un mode très archaïque et instinctuel. L'agressivité s'extériorise dans des conduites de provocation très élaborées; relativement pragmatiques mais prenant souvent un caractère pervers.

Le bilan à sa première hospitalisation en milieu spécialisé fut celui d'un problème caractériel grave de l'adolescence, avec un refus de l'insertion dans sa famille, vécu dans un contexte de crises, sans signe psychotique.

Après son évasion de l'hôpital, il part pour Montpellier, puis pour Genève où il rentre une nouvelle fois chez Emmaüs. Il en sort renvoyé par suite d'intempérances alcooliques, il rentre à Rouen où il reste, mais chez ses parents. Enfin au mois d'août, il entraîne un jeune frère dans une fugue vers la Suisse vole des voitures, est expulsé de Suisse, rentre à Rouen où quelques jours plus tard, il se fait arrêter à la suite du vol d'une Jaguar, avec laquelle il brûle un feu rouge, (il n'a pas 15 ans, et donc pas de permis de conduire). L'expertise qui en découle conclut à son irresponsabilité. Jean François présentant aux yeux des experts une sub-excitation maniaque évoluant sur un état d'épuisement affectif en raison des très nombreux placements itératifs et précoces. Durant l'hospitalisation qui dura en fait sous le régime du placement d'office de mars 67 à août 69

il s'évada quatre fois; au cours de ces deux évasions, il vola plusieurs fois des véhicules automobiles, sa dernière évasion le ramenant en Suisse.

Pour rézumer cette période, le bilan fait à l'occasion de la deuxième expertise de 69 donne une bonne illustration "arrivé le 8.2.67, malgré les difficultés que posait le placement d'un adolescent de 16 ans dans un service d'adultes, il fut tout tenté pour aboutir à une thérapeutique efficace de ses troubles. Mais les adultes du même acabit du Service l'ayant pris en charge et lui, vivant ces comportements comme une valorisation personnelle, les a suivis aveuglément, l'homosexualité étant une condition aggravante encore de cet état de fait.

Ceci malgré de nombreuses demandes de placement dans des établissements réservés à l'enfance et à l'adolescence inadaptée. Jean François N. par ailleurs s'il présente tous les signes de psychopathie caractérielle, n'en présente pas d'aliénation psychotique.

Au cours d'un stage professionnel durant l'hospitalisation, il put même être moniteur de sa promotion jusqu'à l'incident provoquant son renvoi (renvoi pour raison médicale). Au cours de ses fugues, il est parfaitement organisé pour survivre, et se faire prendre en charge, et il prend avec lucidité les risques que lui font courir ses emprunts de véhicules".

Le bilan se conclut par la nécessité absolue d'un renvoi thérapeutique à sa responsabilité réelle civile et pénale, et de la prise en charge de soins thérapeutiques dans un milieu adapté, comme par exemple Service EMO; où il serait aussi suivi par un médecin spécialiste.

Après la deuxième expertise concluant dans ce sens, il fut effectivement fait ainsi en septembre 1969. Par la suite, il garda de bonnes relations avec le centre d'EMO, auquel il donna

des nouvelles de lui en janvier 71.

Il vivait alors en Allemagne où il travaillait comme travesti dans une boîte de nuit spécialisée dans ce genre de spectacles.

Dans le cas de Jean François N. la voiture intervient dès l'âge de 11 ans, où sachant à peine conduire, il prend la voiture d'un ami pour faire une fugue.

Toutes les fois qu'il prendra une voiture, il s'agit de favoriser une fugue, quitte à l'abandonner dès qu'il s'arrêtera.

La voiture est vécue dans le sens de la distance qu'elle lui permet d'accomplir et s'associe étroitement à l'idée de fugue.

Ces fugues, on les trouve chez lui de façon exceptionnellement précoce, dès l'âge de 13 ans. Il est très important de remarquer qu'il est, dès l'âge de 7 ans, éloigné du milieu familial. Ce milieu familial qui en fait, fut ressenti comme profondément frustrant dès le plus jeune âge.

L'apparition d'un asthme rebelle à l'âge de 3 ans, en est un témoin assez remarquable. Cette frustration semble avoir eu la double origine de l'influence très castrative de son père et de l'absence psychologique de la mère très gravement infirme à la suite de traumatismes de la vie en camp de concentration. Dans son vécu, la mère , n'apparaît pour ainsi dire pas, ou alors comme une personnalité à laquelle il attache une certaine rancune. Ce qui est conséquence d'un abandon de celle-ci, certes consécutif à son infirmité, mais très vivement ressenti (aux tests projectifs, on trouve un grand attachement à l'image de la mère en fait, mais vécu sur un plan fantasmatique).

La personnalité du père, elle, est vécue comme autoritaire et injuste. Très tôt Jean François N. met en balance la grande sévérité de celui-ci et l'absence de toute affectivité pouvant

la contrebalancer. En conséquence, il est impressionné par cette image qui concourt d'ailleurs à l'édification chez lui d'un Surmoi surépressif très fort. Dans tous ces démêlés, il garde une notion de la loi et de l'Autorité qui lui fait encore plus ressentir le côté culpabilisant et diminuant de ces fugues. Cette image paternelle concourt à l'édification d'une image sexuelle masculine d'une force qu'à aucun moment, il ne se sent capable d'égaler. L'Oedipe est chez lui la réalité à laquelle il s'est arrêté. Si la mère garde chez lui une grande importance affective elle est mise hors d'atteinte de par sa maladie même; et il n'est pas question pour lui d'envisager la rivalité de l'Oedipe avec son père.

La force de l'image de celui-ci en est encore renforcée.

Dans ces conditions, deux tendances se font jour.

1) l'une, la soumission, tant sexuelle que sociale et le désir de se fondre dans une masse où il est nécessaire de faire abstraction de sa personnalité. (De son stage à Rochefort, il garde une admiration très profonde pour l'armée, et a longuement désiré s'engager à 18 ans).

La deuxième est la révolte, la révolte contre cette loi qu'il ne s'est jamais senti assez fort pour l'assimiler comme étant partie intégrante de sa personnalité, et cette révolte se traduit par le nomadisme, la fuite en avant plus ou moins aidée par l'alcool. Mais assez lucidement organisée pour être menée de façon adroite. Ce nomadisme reste pragmatique, tient compte de la réalité, à savoir la nécessité de se nourrir, et de se loger, quitte à utiliser des expédients provisoires de type divers.

Au début de l'utilisation de cette expression de son conflit intérieur, la fugue fut en fait une "contre-fugue", le ramenant à son foyer, ce qui est une manière d'utilisation auto-

thérapeutique de cette expression pathologique.

Malheureusement chaque retour au foyer aboutissait à un nouveau départ pour une autre situation d'éloignement. L'alcool fut utilisé très tôt comme excipient de son malaise, puis comme anesthésique, gommant, et la force de son Surmoi et les contingences y afférant, L'homosexualité lui fut révélée au cours de ces internats. Cette homosexualité n'eut pour commencer qu'un rôle épisodique et pourrait-on dire, obligé. Mais après 16 ans elle apparut comme un moyen de soumission à l'autorité virile un moyen de s'attirer sans risques pour lui la complaisance de l'image sexuelle masculine. L'image maternelle semble avoir toujours eu une importance de protection et de nourriture, sans jamais être investie sexuellement. Jean François N. fit durant une hospitalisation une cour platonique de deux ans à la jeune Colette G. hospitalisée dans un Service voisin.

La complaisance de cette image virile lui permettant d'affronter relativement facilement son propre refus de la virilité par le biais de l'homosexualité.

La voiture est dans ce cas, un outil parfaitement adapté à un usage pathologique. Le choix de l'automobile certes, se retrouve motivé une fois de plus comme revalorisation de sa propre activité sexuelle, fantasme de super-virilité (choix de voiture volée, en particulier Jaguar E).

Puis, on retrouve là, une dominante de l'utilisation générale de la voiture qu'on étudiera plus longuement. Le problème de cette utilisation est le problème de la fugue. Bien des conducteurs partent le dimanche droit devant eux, avec la seule idée de faire du kilomètre; parfois sous des prétextes variés, parfois sans prétexte du tout. La voiture est là, le prétexte à la rupture: à la rupture de liens insupportables avec la réalité. Cette réalité est d'ailleurs en fait un problème par rap-

port au vécu conflictuel que l'on peut en avoir. Echapper à ce vécu ne peut se faire que par une perpétuelle fuite en avant, le moindre arrêt signifie que l'on admet une nouvelle situation où des liens avec la réalité devront s'établir. Cette fuite en avant est aussi un refus de la vie dans le sens où elle est un refus d'expression de sa pulsion de vie. Elle s'incorpore au vécu sexuel, justement par le fait que la réalité apporte un vécu sexuel au sens large, frustrant, voire traumatisant.

La normalisation de celui-ci dans sa relation pragmatique avec la réalité est la thérapeutique essentielle qui doit être promulguée . Celle-ci passant par la reconnaissance de l'Oedipe de quelque façon qu'on la fasse.

-:-

Ces quatre cas que l'on vient d'étudier, ont permis d'analyser quatre éventualités de relations d'une pathologie mentale et de l'utilisation pathologique de l'automobile.

On peut en déduire, en ce qui les concerne, que ce n'est pas l'automobile qui est cause de la pathologie de ces individualités, mais que c'est la pathologie individuelle qui est cause de l'usage pathologique de l'outil automobile comme il l'aurait été d'un autre outil.

Certes, il semble que le véhicule automobile offre plus facilement une plateforme d'investissements sexuels et en particulier d'investissements liés à l'Oedipe paternel. Mais ainsi, l'outil automobile se rattache à la maturation de l'Oedipe ; c'est-à-dire que les avatars de celui-ci sont caractéristiques de structure névrotique. Une étude plus générale du mythe de l'automobile et de son vécu permettra d'établir la filiation de cet investissement de type oedipien avec l'automobile. Par ailleurs, chacun de ces quatre cas, nous apporte d'autres éléments d'utilisation de l'automobile qui seront retrouvées dans cette étude plus générale. (Le nomadisme, la révolte, les accidents et surtout la voiture, objet de rêve).

Car, c'est leur utilisation obligée et aliénante qui constitua l'élément pathologique de ces quatre utilisations, une répétion obligée et c'est d'ailleurs l'arrêt de cette sorte d'inéluctabilité qui permet d'envisager pour chacun de ces cas une dimension éventuellement thérapeutique.

Chacune de ces utilisations peut un jour se retrouver

chez une même personne, simple témoin d'un conflit inconscient passager, ce qui explique qu'elles ne sont pas illustratives d'un type particulier de conducteurs.

Elles ne sont illustratives que d'un type particulier de conflit généralement oedipien, qui peut être passager ou devenu structure obligée, aliénante, l'individu et devenant à ce moment l'expression d'une pathologie individuelle.

-:-

L'automobile a pris actuellement une extension énorme quantitative et qualitative sur le plan social et dans la vie individuelle.

Esquisser son importance sociale bénéfique et maléfique permettra de poser le problème de l'individu face à l'automobile, du vécu de l'individu face à celle-ci, et de la place qu'y tient le mythe automobile, puis de cerner la responsabilité de ce vécu dans le côté nocif de l'automobile.

Le 1er janvier 1971, on a estimé le nombre d'automobiles en France à 12 millions, soit 68 voitures pour 100 ménages (tableau III). En 1953, ce taux était de 20 voitures (taux d'avant-guerre également). La courbe d'évolution de la densité de voitures en France est, semble-t-il, en train de se stabiliser. L'objectif du VIe Plan pour 1975, de 69 voitures pour cent ménages ne sera pas atteint.

Chaque conducteur fait en moyenne 12 000 kms par an (tableau II). Ces 12 000 kms par an sont essentiellement utilisés pour un usage privé de l'automobile, courses, loisirs, week-end, pour la majorité des conducteurs. Si une bonne partie de ceux-ci utilisent la voiture pour leurs vacances, c'est l'usage pour lequel on la fait le moins rouler. Il n'y a que 26 % des conducteurs qui font plus de 20 000 kms par an (tableau IV). Ce sont surtout de jeunes conducteurs (tableau V a). C'est entre 18 et 24 ans que l'on roule le plus. C'est aussi entre 18 et 24 ans que l'on garde le moins longtemps une voiture (tableau V b), c'est-à-dire 2 ans et demi. De façon moyenne le conducteur garde sa voiture durant quatre ans.

Statistiquement, un ménage ayant une automobile y consacre en moyenne 1 609 Frs par an ; ce qui correspond à une dépense générale de 26 milliards. La dépense au même moment pour les transports individuels du groupe correspondent à 29 milliards, ce qui représente 15 % du budget alimentaire de la population (source I.N.S.E.E.).

Un point très intéressant est de remarquer que si l'on prend le coût réel de l'automobile (tableau VIII), le coût du km x 10 000 kms x 12 millions de véhicules = 55 milliards (Auto journal). Il est exactement le double de ce que l'automobiliste y consacre. Il est clair que l'automobiliste rogne en moyenne la moitié des frais que lui coûte son automobile. En exemple, pour une "4 L", la dépense annuelle devrait être de 5 400 Frs, pour 5 ans d'utilisation en faisant 25 000 kms par an, ce qui est calculé pour l'amortissement parfait du véhicule (Auto journal), 5 400 Frs par an est chiffré très éloigné du budget moyen qu'y consacre l'automobiliste de 1 600 Frs.

On peut en déduire que l'automobile est bien utilisée pour vivre au-dessus de ses moyens par l'automobiliste.

Mais l'industrie automobile utilise directement 330 000 salariés en France (tableau I. Importance de l'industrie automobile) et indirectement fait vivre un effectif d'un million et demi d'individus (garagistes, réparateurs, stations-services, il y a un million cinq cent mille kms de routes en France, mais réparti en janvier 1971 en 81 000 kms de routes nationales, 1 500 kms d'autoroutes, le reste en routes secondaires, chemins vicinaux ... !).

On peut aussi parcourir quelques chiffres sur l'impact nocif du fait automobile. En 1952 : 5 550 morts dans des accidents automobiles. En 1958 : 9 120 morts ; en 1967 : 14 705 décès, 318 532 blessés graves. Dans l'ensemble du monde, on

considère d'après les chiffres de l'O.M.S. que les accidents automobiles constituent la cause la plus importante de décès avant l'âge de 45 ans.

Quant à la production, dans les milieux de l'industrie automobile, on n'envisage la stabilisation du marché dans les pays capitalistes développés que lorsque chaque foyer disposera d'au moins deux automobiles.

Certes, on peut se rappeler avec un peu d'attendrissement, comme le rapporte SOUBEYRAN, la réponse du Général de GALLIFET, interrogé en 1905 sur les accidents de la circulation : "de mon temps, on les aurait tous fusillés ; à notre époque de veulerie, ils sont les maîtres ; je m'en fous, je ne sors plus ! Salutations". Il parlait des automobilistes.

La décomposition des causes des accidents (tableau VI et VII) ne donne qu'un point dominant et immédiatement interprétable ; sur 213 000 accidents ayant entraîné des dommages corporels, 128 000 étaient directement imputables à l'inattention. Une étude anglaise sur la fatigue du conducteur a prouvé que la véritable forme de celle-ci était la somnolence, l'endormissement et non l'épuisement. La conduite automobile n'est pas fatigante, mais endormante. Les courbes d'épreuves d'attention faites au coeur de conduites automobiles de longue durée, montrent qu'à condition d'interrompre toutes les deux heures la conduite par un moment de détente à l'arrêt et de préférence, de mouvements musculaires (la marche suffit), moment court d'ailleurs, il n'y a aucun endormissement au bout de 7 heures de trajet, 9 heures pour un conducteur régulier.

Comment expliquer que 60 % des accidents soient imputables à l'inattention ?

Un autre fait est frappant.

C'est jusqu'à une époque récente la rareté des travaux sur ce problème. Il a fallu l'année 1970 pour qu'on parle dans le public de nuisances et de pollution. Cette année, on se soucie enfin plus du côté meurtrier de l'automobile. La tolérance avec laquelle a été supportée cette hémorragie sur le plan social est aussi un point intéressant.

Sans insister sur le côté péjoratif du fait automobile, il est curieux que la plupart des études faites à ce sujet soient des études de productivité économique désinserrées des retombées sociales quant à leur utilisation. On peut citer quelques précurseurs dans ce domaine, que ce soit en France les efforts de la Prévention Routière, de certains urbanistes ou d'initiatives plus isolées comme celles de R. NADER. Il faut même rappeler un film comme "Week-End" de Jean-Luc Godard. Pourquoi ce silence par exemple sur un fait simple : quand il y aura 30 millions de véhicules dans un pays de 50 millions d'habitants, comment se serviront-ils de leurs véhicules ?

D'autre part, comme le véhicule est indissociable de son support asphalté, on pourrait étudier un rapport entre la surface roulable et le nombre de véhicules assorti d'un indice de saturation. Ce fut fait en novembre 1970 pour la ville de Paris. Le résultat montre que ce rapport est de 2 à 20. Si tous les véhicules parisiens se trouvaient en même temps dans la circulation, ils devraient se superposer en 10 couches les unes sur les autres.

Certes, la situation de Paris est particulière, comme celles de Métropoles comme Tokyo, Londres, New-York. Mais le problème déjà étonnant se complique par le fait que l'automobile n'a d'après les statiticiens pas encore trouvé son plein emploi dans les grandes villes (usage de la voiture pour courses, ou loisirs ; dans le centre des grandes villes, 66 % ;

90 % dans les communes rurales).

Il n'est pas de notre propos d'analyser ce fait, mais peut-on essayer d'interpréter ce silence.

La première raison est bien une raison économique, la résistance de ceux à qui le fait profite : les grandes compagnies automobiles. On peut citer à l'appui de ce fait, les pressions exercées sur l'avocat R. NADER aux Etats-Unis pour qu'il modère ses écrits, pression allant jusqu'à des moyens de chantage tout à fait caractérisés. Mais cette explication ne va pas au delà du moment présent, les compagnies automobiles étant les premières à envisager une prospective différente (voitures électriques en laboratoire ...), ne serait-ce que pour ne jamais arriver au moment où les conducteurs abandonneront leurs voitures parce qu'ils ne peuvent plus s'en servir.

D'ailleurs, ce silence nécessite la complicité active de chacun d'entre nous.

L'automobile est un bien parfaitement assimilé par tous les utilisateurs. Toute atteinte à son utilisation est relativement ressentie comme une agression et même une agression portant atteinte à notre liberté.

L'automobile est-elle un élément essentiel de la liberté individuelle ? D'abord c'est un ornement social, symbole dirigé vers l'extérieur. En effet, l'ornement social ne se trouve motivé que par rapport à une utilisation en société. C'est un élément très important de l'image de soi qu'on aimerait que les autres voient. Cette image n'est donc motivée que de façon individuelle ; toute image tendant à nuire à la notion d'individualité de l'utilisation automobile atteint aussitôt cette motivation sociale, et est donc rejetée. En clair, si on

achète une voiture par souci de standing, tout élément tendant à rappeler qu'on n'est pas seul à utiliser cette voiture, induit l'idée que d'autres ont pu avoir un standing permettant, qui sait, d'acheter la même voiture. Donc pour bien marquer l'image de soi, on aurait dû choisir un autre ornement.

Cette interprétation fait appel au côté très "enfantin" de l'ornementation sociale ; depuis l'abandon du sceptre comme image de puissance, les symboles flatteurs pour son image de soi sociale, ont toujours une vague référence avec l'enfance. Le groupe social semble s'imprimer à travers les contacts de l'école des petits camarades de la petite enfance. La catégorisation faite à ce moment là étant simple et très proche d'une rivalité sexuelle (c'est mon papa qui a la plus grosse voiture; c'est le mien qui a la plus belle maison). (L'investissement sexuel est primordial dans l'automobile, il est essentiel à la compréhension du vécu du conducteur face à l'automobile. C'est dans ce cadre qu'on l'étudiera).

Une autre raison qui fait de l'automobile, un objet essentiel de la liberté individuelle est le côté ludique de son usage, ce qu'on appelle son côté sportif. Dans un sens, non péjoratif, l'automobile reste pour l'être humain en jeu. Les jeux sont aussi nécessaires, en vie sociale, à l'adulte que l'enfant. Il y a grossièrement trois sortes de jeu d'adultes :

- les jeux actifs (sport)
- les jeux passifs (cinéma, théâtre) ou de rêve
- les jeux de hasard.

Les trois sortes de jeux doivent coexister dans une même société, mais il semble que les jeux actifs doivent être privilégiés et de très loin dans une société à grand dynamisme évolutif. Leur implantation a, jusqu'à maintenant, été peu satisfaisante.

Chez un bon nombre de conducteurs, la conduite "sportive" semble être une revanche directe.

L'automobile en tant que sport, a ses lettres de noblesse comme n'importe quel autre sport, mais la caractéristique de tout sport, comme des jeux en général, est d'avoir une situation spatiale et temporelle bien limitée, les mettant en "extra territoriale" par rapport à la vie normale de ceux qui jouent.

Le sportif de conduite automobile est dans une situation de jeux, non vécue comme telle, ce qui entraîne deux conséquences : l'inadaptation totale et la dangerosité de cette conduite. Cette tendance très régressive sur le plan individuel est recréé de façon permanente par les supports publicitaires de l'automobile, et assez encouragée aussi par l'absence des structures sportives automobiles destinées au grand public. La participation réelle à n'importe quel sport automobile (rallye, course) devrait pouvoir être étendu au grand public. Ce qui permettrait aux conducteurs sportifs, passée leur participation au sport automobile (course locale, rallye) de rentrer chez eux sans se sentir brimés dans leur jeu à vitesse réduite.

La dernière raison de l'attachement du conducteur à la notion de liberté est plus profonde. C'est celle qui ressort de l'utilisation au troisième degré de l'outil automobile, l'utilisation d'un outil pour lui-même, c'est-à-dire, la démultiplication illimitée des possibilités vitales pour le plaisir que cela apporte.

En filiation avec le nomadisme, l'utilisation de l'automobile jouit de l'élargissement extraordinaire de son champ d'action que lui apporte celle-ci. L'outil automobile est apprécié pour son usage lui-même.

Cet usage est de mettre directement à la disposition du vécu d'un individu une possibilité motrice supplémentaire dont la particularité est d'être sans limite.

Le plaisir profond que tire l'automobiliste du vécu de son automobile nous entraîne à l'analyse même de ce vécu.

Ce vécu est la manière dont s'est structuré l'usage d'un outil ; dans ce cas particulier, l'automobile, au cours de la vie d'un individu, le "conditionnant" (toutes réserves faites) dans le moment présent. Conditionnement qui n'est pas un ensemble stimulus-réponse, mais de façon beaucoup plus élaborée, un pattern, un moule qui donnera à l'ensemble de nos réactions, en particulier d'automobiliste, une originalité et une tonalité commune.

Précédemment, nous avons interprété le refus de l'automobiliste à ce que l'on l'intègre à une structure sociale, ne serait-ce qu'à titre transitoire, ce qui nous a amené à considérer un point fondamental, son plaisir à exercer sa capacité supplémentaire de locomotion. Comment s'édifie le vécu des capacités physiques ? Prenons le champ de protection vitale, ce champ existe pour le nourrisson, il commence par être son schéma corporel lui-même c'est-à-dire son corps résumé par la conscience qu'il peut en avoir. Il semble bien que le nourrisson possède dès les premiers jours de sa vie, une sensibilité très développée, mais la plupart de ses possibilités motrices sont potentielles. Le nourrisson va visiter son schéma moteur petit à petit, faire l'adéquation de ce schéma moteur avec son schéma sensitif, puis il commencera à le posséder petit à petit. Il le fera sien, engrammera les données qu'il présente comme base de son comportement, puis, petit à petit, il continuera sa colonisation par l'espace environnant que son appareil

moteur lui permet d'appréhender la zone d'espace qui, devenue son glacis stratégique de défensive et d'attaque, sera le nid de sécurité par lequel il appréhendera l'espace et le monde environnant (Weltanschaung).

Ce retard sur le plan moteur par rapport au plan sensitif est très caractéristique de l'espèce humaine. L'histoire de schéma corporel est l'histoire de la colonisation par le petit d'homme, de ses possibilités motrices, colonisation qui se déroule lentement et ne se termine complètement que fort tard. Cette colonisation est conjointe de l'établissement du vécu du corps. Elle est l'essence même de sa tonalité et de sa force, la réussite de cette colonisation permet l'établissement d'une image du corps, harmonieuse et contingente du réel. Le schéma du corps peut être réduit à un modèle. Le vécu corporel achevé, élabore à partir du schéma corporel modelé face à l'Autre doit, partant d'une notion du modèle aussi proche que possible de la réalité, permettre l'édification complexe de l'image de soi, située par rapport au monde extérieur. Ce qui comprend la notion des trois dimensions de l'espace et de la dimension temporelle. Cette image idéale de soi par rapport au monde, passe, une fois établi le vécu du corps , par le vécu de la lebenswelt, intégrant celle-ci comme l'aurait été le précédent, comme pattern permettant d'élaborer un degré de plus d'élaboration dans la réponse au danger. L'intégration de la zone de protection vitale au vécu corporel transforme celle-ci en glaces de défense dont il sera tenu compte dans toute action mettant en jeu l'intégrité de l'individu (Weltanschaung) toute possibilité d'extension du vécu moteur est assimilé par le psychisme. L'automobile est très importante dans la maturation du vécu corporel, car il est assimilé à la possibilité d'une motricité sans frontière. Il pose à un individu adulte le problè-

me que pose à un jeune enfant la conquête de sa zone de protection vitale. Cette conquête est à peu près achevée à l'âge de 6 ans ; à peu près achevée, car d'une part les problèmes de situation dans l'espace sont très fréquemment mal résolus et l'achèvement du vécu corporel peut être considérablement retardé. De même que l'enfant jouit de cette capacité motrice qu'il vient de découvrir, (qu'il jette dans le vide sans arrêt des objets tout à la joie de conquérir son espace postural), qu'il recommence le même geste pendant des heures tout au plaisir parfaitement pur d'être ; l'automobiliste conduira d'une manière sportive faisant le dimanche cent ou deux cent kilomètres pour son plaisir. Mais l'on peut trouver que cette assimilation se fait fort tard dans l'expérience humaine. Logiquement, des efforts comme ceux de la Prévention Routière d'habituer l'enfant à l'automobile et à ses conséquences paraissent tout à fait justes. Mais que le vécu automobile soit considéré comme une partie du vécu corporel, n'implique pas que la direction et les restrictions apparties à son usage soient vécues comme des agressions.

Ceci situe exactement le problème du vécu individuel de l'automobile, c'est le vécu de ses limites acceptées comme telles. Toute colonisation d'une possibilité motrice passe par les limites de cette possibilité.

Les limites sont sujectives et objectives. Les limites subjectives consistent en la notion de l'utilité de la voiture et l'insertion de cette utilité dans la réalité. Les limites objectives sont les capacités réelles du véhicule.

Tout conducteur passe par une phase de connaissance de sa voiture, pendant laquelle il s'habitue à elle. Cette phase correspond grossièrement à ce qu'on appelle le rodage. Ce terme est en fait tout à fait clair. Il s'agit de l'habitude ré-

ciproque que vont prendre l'un de l'autre, la voiture et son conducteur. La connaissance de son véhicule par son conducteur paraît beaucoup plus importante que l'inverse, car c'est de cette connaissance que dépendra le bon usage technique de l'outil automobile. C'est cette connaissance qui évitera au conducteur les erreurs de pilotage. Le conducteur doit progressivement habiter son véhicule, connaître ses dimensions exactes, savoir de quelle manière elle va répondre à sa sollicitation éventuelle. Cette habitation doit se faire progressivement.

Comment peut-elle s'établir ? Elle s'établit d'une part par l'exploration des limites de la voiture (sans exagération bien sûr), mais surtout par la manière dont celle-ci se comporte sur des terrains difficiles, sa réponse potentielle en cas de danger. Mais ceci doit être vécu et assimilé par le conducteur dans son vécu corporel élargi, comme un succès moteur supplémentaire. C'est là où nous retrouvons un type de conduite qui chez certains conducteurs, devient permanente comme une joie infantile de toujours recommencer le même geste. Dans l'idéal, passée cette période d'élaboration et de colonisation, la possibilité motrice nouvelle n'est pas privilégiée par rapport aux autres.

Mais pour assimiler les données locomotrices que représente la voiture et les limites de celle-ci, le conducteur doit faire appel à toutes les ressources de sa sensibilité (comme l'enfant qui reconnaît l'espace par le jet d'un objet). Là, se pose un problème, comment cette sensibilité peut être recueillie des informations par le truchement d'une matière non vivante, alors que celle-ci dans un sens fait écran : le véhicule pour permettre sa colonisation par son conducteur, transmettre, atténués bien sûr, le plus de renseignements sensitifs sur sa situation par rapport au monde extérieur.

Telle est la position du motocyclettiste qui ressent directement toutes les données de l'espace et essentiellement même l'air en mouvement. Par contre, dans le véhicule automobile, tout est mis en oeuvre à l'heure actuelle pour isoler complètement le conducteur, suspension parfaite, insonorisation, démultiplication de la direction, freins assistés ..

Les conducteurs de 15 chevaux Citroën se rappellent encore de l'émotion que leur a donné cette voiture en 1947, celle de conduire à 140 à l'heure, en se croyant à 80. La colonisation de l'outil dans ce cas là, ne se fait pas.

Une autre situation de ce type se trouve dans la pratique du ski.

Le skieur doit pour rester sur ses planches être maître de toutes les composantes de l'espace environnant, air, et surtout accidents de terrain. Ceux-ci sont transmis directement à la colonne vertébrale du skieur, la suspension étant inexistante (pour l'instant !). L'apprentissage se fait progressivement par la maîtrise de difficultés de plus en plus grandes, greffée sur un apprentissage technique de possibilités motrices.

Or, quelle est la tendance actuelle : celle d'aplanir toutes les difficultés qui se présentent aux skieurs, soigner les pistes tous les matins, supprimer la moindre bosse, voire enlever les arbres qui pourraient être gênants, régler à l'avance le taux de dénivellation pour qu'il n'y ait pas de surprises brutales. On aboutit pour le skieur à une situation de leurre. La situation de leurre s'explique par le déphasage entre la situation vécue sensitivement et la réalité. Une situation de leurre qu'elle se produise en avions, ou à ski, ou en voiture a une conséquence, c'est d'être un pattern faux de la zone de protection vitale, et d'entraîner inévitablement des réponses motrices inadéquates.

Revenons au véhicule automobile. Certains véhicules dits à vocation sportive, ont une direction dure, une suspension en "noyaux de pêche", ils n'ont rien de très confortable, mais ils ne mettent pas leur conducteur en situation de leurre, ils correspondent bien à ce qui est nécessaire pour l'assimilation des données de la conduite au vécu du conducteur. Par contre, les véhicules-leurre qui sont les plus nombreux ne laissent en cas de danger aucune possibilité aux pilotes, à part la confiance en la capacité qu'à la voiture de redresser elle-même la situation. Cette capacité n'est d'ailleurs pas minime à l'heure actuelle, elle suffit dans bien des cas, et très probablement augmentera encore. Car là, se trouve une des réponses au problème que pose l'automobile : supprimer complètement la part humaine de sa conduite. C'est l'expérience tentée en Californie depuis un an, d'une autoroute à téléguidage. En utopie, on peut voir les choses ainsi. Les conducteurs se servent de leur véhicule normalement pour les déplacements mineurs. Pour relier deux villes éloignées, les autoroutes sont à radio-guidage, on attend à l'entrée son tour, on branche le computer du véhicule sur un faisceau de guidage, on choisit sa vitesse, le computer général de l'autoroute se débrouille pendant que vous lisez ou faites autre chose.

En utopie, certes, mais les problèmes techniques pour la réaliser sont résolus. Il ne s'agit que d'une question de rentabilité, ou de politique de gestion. Une telle solution ne peut être directement rentable. L'économie au deuxième degré, c'est-à-dire l'économie du capital vies humaines, et suppression des diverses pensions d'invalidité, est un calcul prospectif qui n'a encore jamais été fait en statistiques.

La situation de leurre reste dans le présent le plus grand des dangers automobiles, il recouvre certainement une

part importante des inattentions, causes d'accidents. Une estimation est impossible, mais on peut comparer avec le conducteur de motocyclettes. En Angleterre, chez les titulaires du permis de conduire depuis moins d'un an, les accidents chez les titulaires du permis motocyclette sont 4 fois plus nombreux proportionnellement que ceux du permis de voiture.

La proportion s'inverse complètement au bout d'un an, la proportion d'accidents chez les conducteurs de motocyclettes devenant infime. La motocyclette, si elle est la filiation du cheval des nomades et le symbole d'une certaine non sédentarisation (Easy Rider) représente pour son conducteur une éducation de son vécu locomoteur d'une réalité massive, à laquelle il ne peut échapper. Le choc de la réalité de la puissance locomotrice apportée à l'individu ne se maîtrise pas, ne se colonise pas sans des efforts.

Du temps, et aussi un petit risque : celui de se mettre dans une situation dont il est impossible de sortir parce qu'on a pas terminé l'assimilation de la conduite de la motocyclette. Ceci explique la fréquence des accidents dans la première année de conduite d'une motocyclette. Cette explication se retrouve aussi pour l'apprentissage sont ceux où il y a le plus grand nombre de fractures, foulures et autres (la solution de ce problème est d'ailleurs à peu près la même dans les deux "sports", un entraînement préparatoire graduel et contrôlé abordant l'usage de la technique d'une façon continue).

Une fois, l'année écoulée après le permis de conduire, c'est la voiture qui devient une source de danger, son conducteur ne faisant pas cette assimilation au même degré, parce que la voiture ne procure pas un contact sensitif de la même qualité. La motocyclette où l'assimilation est faite de force, si l'on peut dire, disparaît des statistiques d'accident ou presque.

Il est amusant de remarquer que chez les conducteurs S.N.C.F., pilote de locomotives, un phénomène similaire a été observé. Chez certains conducteurs, passés de la traction à vapeur à la traction électrique, on constata que le nombre de fautes de pilotage s'accroît de façon considérable.

D'une manière générale, dans les engins à traction électrique, on trouvait un pourcentage d'erreurs d'appréciation, beaucoup plus grand qu'autrefois avec la traction à vapeur. Une étude psychologique fut menée et aboutit à la conclusion suivante (Pr PICHOT). Dans les engins à traction électrique, la démultiplication de tous les organes de commande éloignait le conducteur de tout contact direct avec la machine, lui épargnant la moindre peine, mais aussi le moindre effort. Le résultat immédiat était une somnolence mêlée d'ennui du conducteur, cause majeure de l'inattention. Le remède recommandé fut de réduire la démultiplication, voire de durcir les commandes artificiellement.

Si l'on peut dire que le conducteur d'une voiture-leurre risque de ne jamais maîtriser son outil, l'entourage social ne l'y encourage pas beaucoup. Toute l'image de la voiture jusqu'à cette dernière année, à une exception près, était tournée vers le mythe de la "voiture-reine", celle qui va le plus vite, la plus belle, la plus confortable. La "voiture-reine" (reine de la route) est individualisée au détriment de son conducteur. C'est la voiture qui rend l'individu beau, séduisant, efficace. Tout ce mythe, même parfois partiellement, fonde, transforme l'outil au troisième degré que peut-être l'automobile (c'est-à-dire, outil non motivé) en personne elle-même, c'est la personnification de la voiture avec son corollaire, la classification de son conducteur. Il y a une tendance

sociale aussi partiellement motivée, de chosifier l'individu, mais à condition que cette chosification soit limitée en tant que telle. Parler des Mass-Média, de l'individu moyen, de la population de conducteurs, est nécessaire sur un plan de prospective, à condition que la réduction à l'individu ne soit pas univoque et répressive. Considérer les conducteurs en France et dire que statistiquement ils conduisent mal (ce qui n'est pas prouvé d'ailleurs), est possible ; dire que le conducteur Français conduit mal est une réduction univoque et répressive.

Penser que la majorité des conducteurs se servent de leur voiture comme d'un joujou d'enfant gâté est possible (ce n'est pas prouvé non plus !). Penser que cela pourrait être amélioré est bien, mais en déduire que tout ce qu'on doit faire c'est agir avec le conducteur en France comme avec un sale gosse, paraît moins bien.

Les publicités de marque ne font qu'encourager cette tendance à au moins une exception près, exception qui vaut d'être célébrée comme elle le mérite. Cette voiture est annoncée dans un style de publicité très particulier. En voici un exemple : ("La VW .., la seule voiture dont, en cas d'urgence, vous êtes sûr qu'elle démarrera au premier tour de démarreur), et sur la photographie dont ceci sert de légende, un monsieur très pressé ouvrant la porte de sa VW .., entraînant par la main son épouse sur le point d'accoucher.

Cette publicité rappelle une limite principale de l'automobile, son utilisation réelle. L'automobile est avant tout un outil au deuxième degré dont on attend une certaine prestation de service, et non, un fantasme de puissance que la magie publicité transforme en carosse, le temps d'une fête.

Utilisation certes, terre à terre, mais dont pourtant

l'évocation ne manque pas non plus de charme. Il faut tout au moins le croire, car le VW .. partage avec la 2 CV en France la particularité d'avoir été conçue avant la guerre de 1939, et d'être encore en service maintenant.

Mais la magie de la voiture-reine est aussi très puissante, non seulement par l'impact publicitaire et social qu'il a pris, mais aussi par ce qu'il correspond à une donnée de l'investissement individuel fait par l'automobile.

Le vécu de la conduite automobile a été envisagée jusque là, il est contingent au vécu de l'automobile elle-même.

L'automobile est très vite devenue un support de phantasmes particulièrement privilégié. Ce phantasme revêt une allure générale assez simpliste, comparable au symbole de la flèche. La flèche permet d'atteindre une proie qui est en dehors de la zone de protection vitale. Cette extension subite et instantanée de sa zone de protection vitale est assimilée au fond de l'enfance à une extension subite et instantanée de puissance sexuelle. Dans la dialectique de l'enfant, son père est le plus fort, parce qu'il a la plus grande voiture, le plus gros moteur. Ce qui est le terrain admiratif d'une rivalité de puissance sexuelle en gestation, rivalité qui retombe aussitôt au niveau des petits camarades sur lesquels elle est agie et actualisée.

Entre autres jeux enfantins innocents, le tir à l'arc a toujours été choisi avec une grande prédilection. A l'âge adulte, une activité infantile devient simplement une disposition à tel ou tel type de sport et ceci n'est d'ailleurs pas obligatoire. Par contre, le vécu de l'automobile, lui, est proprement enfantin. Le fantasme de rivalité sexuelle et de

puissance virile est courant, sinon général. De la difficulté des gens à se laisser doubler par une voiture plus petite que la leur, au désir effrené de doubler une voiture beaucoup plus puissante que la sienne, on trouve la gamme complète des rivalités infantiles. Et s'il y a une cause d'accident privilégiée après l'inattention, l'investissement de rivalité sexuelle dans sa voiture paraît y prétendre. Cet investissement primaire de puissance sexuelle, témoin à l'âge adulte des affrontements infantiles se trouve au premier plan de tous les actes psychopathiques faits en automobile, et à l'analyse, on retrouve une "crudité" de l'équivalent symbolique toute particulière (voir cas cliniques). Non seulement, ce type d'investissement est témoin d'un retour à un infantilisme relationnel, mais, encore il est très peu nuancé et très massif (de l'impuissant qui emprunte des camions et des rouleaux-compresseurs, à la jeune femme frigide laissant sa voiture en stationnement dangereux en plein milieu de la circulation).

On peut imaginer que la raison principale à cette massivité, cette primarité de l'investissement est la jeunesse du mythe de l'automobile.

Pour les générations d'avant la guerre, l'automobile reste un joujou incroyable qu'ils n'auraient jamais pu imaginer dans leur enfance. Personne n'a encore pu s'en lasser. Un homme, né en 1910, a vu ce joujou croître, devenir une réalité que l'homme de la rue peut appréhender, posséder. Pour les générations d'après guerre, elle garda ce côté merveilleux en raison de sa rareté. Même, il fallut attendre 1955 pour que le nombre de voitures soit proportionnellement celui d'avant guerre. A l'heure actuelle, une certaine lassitude apparaît. Statistiquement, elle se manifeste par ce qu'on pourrait appeler le taux de démotorisation. C'est-à-dire, le nombre,de ménages ayant eu un véhicule et n'en ayant pas racheté après son abandon.

C'est cette tendance que les statisticiens appellent l'habitude à l'automobile. Ils semblent même un peu inquiets de la croissance trop rapide de ce taux de démotorisation.

Par contre, si l'investissement sexuel sous sa forme phallique est courant chez l'homme conducteur, pour la femme il en est bien normalement tout à fait autre. Chez la majorité des femmes conductrices (tout au moins, faut-il l'espérer), cet investissement est minime. Une femme épanouie sexuellement aurait beaucoup de mal à avoir un investissement phallique. Et on retrouve peu effectivement chez la femme, la tendance aux voitures de prestige, l'investissement féminin est généralement très utilitaire. Les publicistes ont infléchi l'image de marque des voitures utilitaires vers la femme. L'utilisation de la voiture est la plupart du temps une utilisation au deuxième degré. Ce qui n'empêche pas la femme de jouir des capacités motrices que présente la conduite automobile comme l'homme, avec, comme pour lui, son corollaire, l'inattention.

L'investissement lié à la conduite est le même. C'est l'investissement lié à la possession de la voiture qui est fondamentalement différent. Comme dernière conséquence, la réputation des femmes de conduire mal a un seul fondement, mais de taille :

C'est que lorsqu'un individu du sexe féminin lie à la possession de sa voiture un investissement du type phallique, il est d'une puissance et d'une massivité à faire peur au plus "butor" de l'espèce masculine. Ceci s'explique en raison de l'origine directement psychopathologique d'un tel investissement. Et la tendance à la réduction se fait en sens inverse. Des conducteurs particulièrement pathologiques que peuvent être certaines femmes, il ne faut pas généraliser, au contraire, si celles-ci ont le même type d'investissement sur la conduite, elles sont

moins attachées à la possession fantasmatique de leurs voitures et en particulier, moins sujettes à la dialectique de rivalité habituelle des conducteurs.

Si les femmes étaient moins enclin à la possession abusivement développée de leur véhicule que les hommes, peut-être ceux-ci se lasseront-ils un peu dans le futur.

Il y a tout au moins un exemple récent d'une utilisation du véhicule automobile sans aucune possession de son conducteur: dans une ville, vont être mises à la disposition des usagers, un certain nombre d'automobiles stationnées dans des places de Parking. L'usager aura sous location, une clé pour ouvrir la porte de n'importe quelle de ces voitures, et des jetons qui seront mis dans une tirelire sur le tableau de bord, à raison d'un tous les trente kilomètres, par exemple. L'usage terminé, l'usager doit redéposer la voiture dans une des places de parking destinée à ce genre de voitures disséminées à travers toute la ville.

Cette expérience est encore trop récente pour qu'on puisse juger de son résultat, mais celui-ci donnera une idée assez exacte de la puissance que peut avoir maintenant le phantasme sexuel du véhicule automobile pour son conducteur homme. Si ce phantasme sexuel a fait partie intégrante du vécu de tous les conducteurs automobiles, il y a eu une part très importante dans la genèse d'un certain nombre d'erreurs de conduite responsables d'accidents.

Nous avons vu deux ordres d'immaturité génératrice d'accidents, l'une liée à l'investissement sexuel sur la voiture, l'autre liée à la non-maturité du vécu corporel du conducteur automobile vis-à-vis de la conduite automobile.

Vis-à-vis des accidents, on a toujours eu la tendance à incriminer soit le conducteur, soit le dépassement des normes de sécurité de l'usage du véhicule automobile.

En ce qui concerne les normes de sécurité, on peut expliquer cet impact par le rapport surfaces routières (c'est-à-dire, espace à coloniser), et nombre de véhicules. Ce rapport est, bien entendu, très mauvais, il est d'autant plus mauvais que le véhicule tout seul sur la route n'offre pas encore, semble-t-il, de sécurité satisfaisante. Mais cet inconvénient fait partie des données à assimiler dans le vécu de la conduite. La maturité de conduite est justement de ne jamais faire plus que ce que l'on peut faire sans danger. D'autre part, il convient de noter que les accidents les plus graves semblent bien se produire dans des situations où l'encombrement routier n'était pas à mettre en cause au premier plan (ce qui ne veut pas dire qu'il soit satisfaisant).

On peut revenir au conducteur ; ceux qui provoquent des accidents sont peu nombreux, ce sont eux les mauvais conducteurs pour des raisons d'immaturité psycho-affective de toute leur personne. Cette hypothèse a dû présider à l'élaboration des casiers judiciaires de conducteurs, et des pénalités des assurances.

Nier qu'il y ait des conducteurs pathologiques est illogique, mais il apparaît à tout un chacun qu'au moins une fois dans sa vie (au minimum), il a fait une erreur en automobile qui aurait pu entraîner une catastrophe, et là, la densité des conducteurs pose un problème énorme, en raison de son rôle multiplicateur. C'est là que les normes de sécurité ont une importance car si elles sont respectées, une erreur de conduite peut ne pas entraîner l'accident.

Il y a un inconvénient à l'hypothèse d'une catégorie spéciale de mauvais conducteurs provocateurs d'accidents, c'est que chez deux-ci, l'automobile n'est qu'un des moyens d'expression d'un mal-être généralisé. Comme les cas cités et analysés individuellement le montrent, si bien entendu on retrouve chez chacun d'eux des motivations plus générales, on retrouve chaque fois la véritable aliénation qui est l'orientation pathologique obligatoire de leurs conduites.

Sur le plan général.

Nous avons dit ce qu'était l'investissement primitif, l'automobile outil d'extension du vécu corporel ; outil, c'est-à-dire, utilisé dans une fonction. Nous avons vu à propos des outils, l'importance de la remémoration de l'usage, en tant que fonction adaptée. Il est curieux de noter qu'on ne dit pas : "je me sers d'une voiture pour ...", on se sert d'une voiture, un point c'est tout. Là, on peut définir deux sortes d'avatar de l'investissement primaire, d'ailleurs, plus ou moins lié.

Le premier, c'est l'oubli de l'investissement primitif, sa négation même, c'est la voiture fonction en soi. Cette tendance a été encouragée historiquement : la voiture - standing - représentation - fantasme. La plupart des motivations encouragées se retrouve dans ce cadre, la voiture "plaisir en soi". Il s'agit de l'utilisation d'une extension du vécu corporel en tant que son propre aboutissement. Que penserait-on d'un adulte qui répète inlassablement un mouvement moteur, pour le plaisir de l'accomplir ; si cette tendance a une place dans la maturité de l'être. Déplacé vers l'âge adulte, il convient de parler de moment régressif. Un correctif s'impose, étant donné l'histoire récente de l'automobile et d'autre part le fait que la domestication de la motricité automobile se produise si tard (18 ans) dans la vie de l'individu, on peut espérer que si ce moment est régressif, par rapport au reste de l'in-

dividu dans le cadre de la motricité de la locomotion automobile, il ne soit que l'effet de ce retard. Mais on peut regretter qu'il soit tant encouragé.

Le deuxième fait aggravatif, c'est la répression de l'instance par le SURMOI, le SURMOI convaincu et plus qu'encouragé dans cette conviction du danger social de l'automobile ... Le meurtrier des routes, le vilain automobiliste, celui qui se libère au volant de sa voiture, face à l'utilisation personnelle, l'être qui conduit ne se trouve que renvoyé à sa propre mauvaise conduite, avec pour toute compensation, le plaisir proprement narcissique décrit précédemment, le plaisir de la fonction sans motivation. Etre conducteur du dimanche dans ce cadre devient vraiment très difficile. Nous ne voudrions pas interpréter le rôle du week-end dans la multiplicité des accidents. Mais il me semble que ce seul renvoi du conducteur à une instance répressive soit probablement un facteur très important du refoulement névrotique lié à la conduite. La critique des instances répressives fait partie d'une critique générale d'un mode social non gratifiant, ne laissant à l'individu que le choix soit du refoulement vis-à-vis du SURMOI surépressif imposé, ou de négation psychotique au profit d'un narcissisme primitif, (qui a pour cadre la consommation, mot qui a dans son sens même, la limite de sa satisfaction orale).

En résumé de cette partie de la réflexion générale du mal-être de l'automobile dans ce siècle, on peut noter le plaisir consommatoire narcissique général où l'automobile tient une place privilégiée par ses conséquences ; plaisir encouragé économiquement certes, mais aussi alternative,

- d'un mal-être généralisé par renvoi unique à des instances surpressives,

- de l'implantation tardive du véhicule dans le vécu corporel de l'individu

- le problème individuel que pose la pathologie de certains conducteurs, problème important mais qui ne doit pas participer à une option surépressive générale, d'ailleurs cette assimilation serait abusive. Là est un point où une réponse immédiate peut être faite, c'est dans le développement des réponses que pourra apporter l'hygiène mentale à l'ensemble des problèmes que pose la pathologie de ces individualités que se trouve la réponse automobile.

Enfin, le dernier point est l'interrogation suivante : l'homme peut-il maîtriser les possibilités et les limites de cette extension considérable de son vécu corporel ?

-:-

PRINCIPAUX CENTRES MONDIAUX DE L'AUTOMOBILE

"Activité dans les pays d'origine seulement"

	Chiffre d'affaires (F)	Véhicules produits	Salariés
GENERAL MOTORS (U.S.A	133,5	5 255 000	400 000
FORD (U.S.A)	81,1	2 821 000	500 000
CHRYSLER (U.S.A)	38,7	1 577 000	170 000
WOLKSWAGEN (EUROPE)	20,9	1 639 000	170 000
FIAT (EUROPE)	12,8	1 311 000	155 000
CITROEN (EUROPE)	7,2	525 000	75 000
RENAULT (EUROPE)	11,3	1 009 000	87 000
PEUGEOT (EUROPE)	6,1	490 000	65 000
DEUNTER BENZ (EUROPE)	13,6	348 000	135 000
BRITISH LEYLAND(EUROPE)	12,5	1 016 000	100 000
TOGOTA (JAPON)	11,5	1 471 000	inconnu
MISSOR MOTOR (JAPON)	11,1	1 166 000	inconnu

Tableau I

UTILISATION DES VOITURES

TYPE D'UTILISATION	Ménages ayant ce type d'utilisation %	Km moyen sur l'ensemble des voitures kms	Km moyen des voitures ayant ce type d'utisation kms
Trajet domicile-travail	40,4	2 100	5 100
Déplacement professionnel	37,1	2 700	7 700
Vacances	62,9	1 900	3 000
Utilisations privées diverses (courses, loisirs ...)	97,2	5 400	4 400
ENSEMBLE		12 200	12 100

Tableau II

Tableau III

TAUX DE VOITURES POUR CENT MENAGES

Avant guerre	20 %	
1953	20 %	
1960	30 %	
1964	40 %	
1967	50 %	(9 millions 600.000 de véhicules)
Janvier 71	58,6%	(12 millions de véhicules)
Révision 6ème Plan 1975	67,8%	(dont 16 % ont deux voitures)

INTENSITE DE L'USAGE DE LA VOITURE

en kms	Moins de 600	600 à 2000	2000 à 5000	5000 à 10000	10000 à 15000	15000 à 20000	20000 à 25000	25000 à 30000	30000 à plus	Ensemble
%	0,6	2,3	12,6	30,5	24,6	12,6	7,6	3,7	5,5	100

Tableau IV

Tableau V

USAGES DECROISSANT AVEC L'AGE

	Moyenne	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 et +
kms total	12 100	14 700	13 200	12 100	12 000	10 000	7 500
	%						
Trajet domicile travail	40,5	58,5	49,6	40,8	36,7	26,4	9,6
Vacances	63	59	66,6	63,6	65,1	58,7	53,5
Week-ends	90	90	83,2	76,6	75,1	70,3	64

AGE DU CONDUCTEUR HABITUEL

	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 et +	Ensemble
Durée de conservation de la voiture (en années) précédente par ménage	2,5	2,8	3,8	4,6	5,3	7,1	4,1

VICTIMES PAR CATEGORIE DE ROUTES

Année 1966 (source INSEE)

EN INTERSECTION	Tués	Blessés
	2 563	103 655
Grands itinéraires	345	10 320
Routes à grande circulation	767	23 617
Routes nationales	322	9 878
Chemins départementaux	677	20 987
Autres routes	452	38 852
HORS INTERSECTION	9 275	172 611
Autoroutes	107	2 471
Grands itinéraires	1 708	21 958
Routes à grande circulation	2 843	44 320
Routes nationales	1 137	19 677
Chemins départementaux	2 482	45 309
Autres routes	998	38 863

Tableau VI

Tableau VII

FAUTES COMMISES PAR DES CONDUCTEURS
AYANT ENTRAINE DES ACCIDENTS CORPORELS (Année 66. Source I.N.S.E.E.)

Faute de circulation	En intersection	Hors intersection
Franchissement de ligne jaune	210	1 066
Circulation sur 1 ligne jaune	39	208
Ne tenait pas sa droite	6 254	21 522
Circulation dans une zone interdite	485	634
Non respect de la priorité	49 180	8 118
Cycliste en faute	92	496
	= 56 260	= 32 044
Faute de manoeuvre		
Dépassement irrégulier	3 568	13 113
S'est rabattu sans précaution	634	1 902
Virage incorrect	8 278	16 441
Entre sans précaution sur la chaussee	864	4 739
Manoeuvre mal signalée	5 635	5 818
N'a pas respecté la signalisation	3 248	515
Stop brûlé	6 136	38
Stationnement interdit	154	1 328
	= 28 517	= 44 394
Faute de vitesse		
Excès de vitesse	3 512	30 341
Vitesse dépassant limite	9 894	8 192
Vitesse trop lente	70	253
Inattention	13 456	38 726
	= 26 932	77 512

Tableau VIII

BUDGET D'UN AUTOMOBILISTE

(d'après Autojournal)

Amortissement de la voiture sur 5 ans - 15 000 kms

Renault 4

Prix de revient du km	0,360	
Coût annuel	5 400	
Garage	744	
Assurance	899	
Vignette	60	
Intérêt du capital	279	
Carburant	1 208	
Graissage	74	
Réparations	995	
Pneus	103	4 488 F.
Crédit 50 %	131	

Perte à la revente 75 % ..... 5 540 F

Soit: 5 540 Frs + 4 488 F X 5 (années) = 5 596 F

Le coût moyen annuel d'une 4 ch. est de 5 596 F.

CONCLUSIONS

-:-

Deux destinées de l'outil ont été envisagées dans son histoire depuis sa création, depuis que Caïn l'utilisa contre son frère, c'est-à-dire contre l'espèce humaine.

L'ambivalence de l'utilisation de l'outil fut cause d'une insatisfaction de son usage, conscient ou inconscient.

Cet usage peut être au deuxième degré, la fonction de celui-ci étant adaptée à une finalité, cet usage peut être aussi au troisième degré où il y a oubli de sa finalité au profit de la jouissance de sa fonction pour elle-même.

Ces deux destinées de l'outil existent par rapport au champ de protection vitale de l'être humain qui est la zone topographique où toute intrusion est vécue comme mettant en jeu la vie de l'individu (LEBENSNELT)

La locomotion illustre cette double évolution possible: la sédentarisation où l'outil locomotion est adapté à une finalité utilitaire.

D'autre part le nomadisme, l'errance continuelle par l'oubli de l'usage au profit de la fonction elle-même.

Au 17ème siècle, dans l'Ouest des Etats-Unis, ces deux directions se sont trouvées condensées en un espace et un temps assez restreint, donnant une illustration assez remarquable

de leur coexistence.

Entre les nomades promenant leur bétail sur les espaces sans frontière de ce territoire et l'installation des villes autour des arrêts du chemin de fer qui se construisait en même temps, le choc fut inévitable. La sédentarisation l'a emporté depuis sans réserve, la création du véhicule automobile l'a parachevé, ce qui semble paradoxal.

Le mythe de l'automobile, tel qu'il est répandu consciemment par les Mass Media auréole celle-ci de l'avantage de la liberté individuelle, en fait la chose de son propriétaire. Cette "chosification" n'étant que le support du rêve individuel de son propriétaire, mais en fait l'automobile n'existe que par rapport à son élément soutien, la route, comme la mer l'est pour le navire.

L'installation de la route exige historiquement une assise et une structure sociale tout à fait solide.

Le développement de celle-ci nécessite aussi dans une histoire plus récente des conditions politiques et stratégiques d'une précision extrême.

La motocyclette, elle, fait la filiation avec le cheval et permet une certaine perennité symbolique du nomadisme. Elle incarne, tout au moins, le refus des structures établies, la revendication de l'autonomie, mais aussi le refus de la protection qu'apportent ces structures.

Alors que les deux rôles symboliques apparaissent simples, la logique perd ses droits au niveau de l'usage même de l'automobile. Celui-ci devrait être un usage au deuxième degré Malgré son origine elle reste presque toujours utilisée au profit de sa fonction elle-même, en oubliant son rôle véritable Là, apparaît le problème de l'intégration de la conduite automobile au vécu psychique de son conducteur.

Le premier avatar de ce vécu psychique est dû à la constitution même de l'automobile telle qu'elle se dessine de plus en plus.

L'automobile se désolidarise de son élément, la route, elle est de plus en plus voulue, comme un élément autonome, mettant son conducteur dans un isolement, sans point de contact avec le milieu extérieur.

L'assistance du freinage, de la direction, l'amortissement parfait quelque soit les aspérités de la route, sont autant de conditions exigées maintenant. L'intégration de la conduite automobile au vécu psychique de son conducteur est considérablement gênée par le fait que l'automobile est plus ou moins volontairement la matérialisation d'un leurre. Par son isolement même, le conducteur se trouve coupé des éléments d'appréciation qui lui permettent de situer son champ d'action vital, instant après instant.

Les éléments d'appréciation lui manquent pour serrer de plus près la réalité de sa situation. Ces éléments feront surtout défaut en période d'incitation brutale, c'est-à-dire dans un moment de danger. Par ailleurs, cet isolement entraîne un manque d'incitation à l'attention du conducteur, rien ne venant trancher l'uniformité de son milieu protégé, son attention s'endort. L'assoupissement est favorisé, le petit signal annonciateur de danger, risque de passer inaperçu.

Au deuxième plan, l'usage de la voiture et sa colonisation motrice disparaît derrière le rôle de la voiture. Le véhicule automobile devient phantasme. La voiture n'existe plus pour être conduite, mais comme objet de rêve matérialisé.

Dans la matérialisation de cet objet de rêve, entre un investissement sexuel énorme, plus couramment masculin que fémi-

nin d'ailleurs. C'est la dialectique de rivalité amoureuse qui est mise en jeu au niveau inconscient lors des incidents de la conduite automobile, tels que: refus de se laisser dépasser, "queue de poisson"...

Cette dialectique semble régressive chez un adulte, et si on peut l'expliquer en partie par la jeunesse du phénomène social que représente l'automobile, elle inclinerait à un jugement sévère sur l'infantilisme comportemental d'une bonne partie de la population, s'il y avait une autre raison à ce phénomène.

La notion de jeu qui est essentiellement accrochée au vécu de l'automobile, crée un terrain d'élection du développement de cette existence régressive. Il apparaît dans le bon sens populaire que la conduite automobile peut être un défoulement pour certains. C'est inexact dans le sens où on peut dire que c'est encore un jeu pour la majorité des conducteurs, l'automobile un "joujou" beaucoup plus investi que le plus cher de ceux de notre enfance. Cette tendance est encouragée par tous les rapports publicitaires qui l'entourent. L'automobile a pris une importance sociale énorme, ce qui concourt à l'existence d'un malaise général vis-à-vis de celle-ci par l'immaturité générale de son usage. Ce malaise se décompose en une attitude infantilisante vis-à-vis de l'automobiliste et d'autre part un refus d'envisager sa mutation en un moyen de transport simple et limité.

Quelques points peuvent laisser un peu d'optimisme, le principal est la tendance des conducteurs à abandonner l'usage de l'automobile. La lassitude vient vite quand on garde le même "joujou"!, d'autant que celui-ci vieillit mal. Beaucoup n'utilisent leur véhicule que lorsque son usage est motivé, préfèrent d'autres transports et parfois ne veulent plus du tout de l'automobile. Beaucoup abandonnent le rêve pour considérer l'automobile comme une réalité coûteuse et souvent désagréable.

L'automobile est à la croisée des chemins, telle qu'elle est elle n'est pas fonctionnelle, et condamnée à disparaître. Où elle se rétrécira, deviendra plus petite, plus dure, moins confortable, plus rapide peut-être pour s'aligner sur la vocation de la motocyclette, ou, ce qui semble plus probable, se perfectionner dans le sens de l'évolution des voitures américaines pour aboutir éventuellement à la minimisation la plus poussée possible du rôle de conducteur par l'automatisation? On peut poser alors le problème de l'insertion humaine dans ce contexte Le corps de l'homme sera de plus en plus isolé, ne pouvant plus appréhender une réalité qui ne sera qu'une tromperie technique. Mais l'ampleur de ce sujet est telle qu'on doit se restreindre il pourra faire l'objet d'autres travaux sur ce sujet.

Le mythe de l'automobile est encore un mythe parce qu'elle n'est pas encore intégrée au vécu habituel de ces usagers. Ce mythe, c'est le rêve de ceux-ci. Ce siècle est le premier qui a permis à un très grand nombre d'habitants des pays développés de voir réaliser un de leurs rêves. Mais une fois le rêve réalisé, on s'aperçoit qu'il est moins beau dans la réalité qu'il n'était dans le rêve. Tout phantasme est ainsi.

La voiture est encore pour beaucoup un phantasme, mais la réalité devient de plus en plus dure, de plus en plus évidente. Dans un futur proche, plus personne ne considérera le véhicule automobile comme un rêve.

Peut-être regrettera-t-on l'époque aventureuse de l'automobile, celle-ci n'étant plus vécue que comme un "métro amélioré". Mais tout phantasme réalisé doit faire partie du reste de la réalité quotidienne, perdre ce qui en faisait son prix à l'état de phantasme, sinon son créateur, puis son utilisateur risque, lui, de perdre la réalité.

Vu :
Le Président :

Signé : P. PICHOT

Vu :
Le Doyen :

Signé : F. DELBARRE

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris :

Signé : R. MALLET

BIBLIOGRAPHIE

-:-

- J. LOSSERAND (anal. Psy. Fasc.IV 1964) - Psychopathologie des transports.

- P. GRAVEL - Psychopathologie et Sécurité Routière (E.M.C.)

- A. REPOND - Psychologie et Psychopathologie de l'Automobilisme (Ann. Méd. Psycho. 1935).

- Psychologie des accidents par ABOULKER, CHERTOK, SAPIR et AL (esp. SE. ER. 61).

- Les Fous du Volant (Doc. Santé Mentale)

- Conduites et Inconduites Automobiles - M. ROCHE, Directeur du Centre de Recherche et d'Application de la Prévention Routière.

- Fatal Accidents: the role of psychopathology social stress and acute disturbance - SELIZER M.L. et CALL (Am. J. psychiatrie 124 nº8 fév.68)

- Point sur... Intelligences et Machines (conc. Méd.nº137 - 42 janv.68).

- Accidents de la route et information médicale - A. SOUBIRAN (Pan. Med. 15)

- Ontogénèse du schéma corporel chez l'homme - WITTHING M. (1968) (Année psycho. 68, I, 185-208)

- Image et Apparence du corps humain - Paul SCHILDER

- WALLON H. et CURAT (1962 Espace postural et Espace Environnant (enfance T 33)

- Redfearn - vécu corporel en psychothérapie (Br/g/Med./Psychol/ 1970 - 45 - 501 - 312)

- Economie et Statistique (I.N.S.E.E.) - L'accoutumance à l'Automobile - A. VILLENEUVE (nº23 mai 71)

- Après-demain - Pour ou contre l'Automobile (nº130 janvier 1971)

-:-

SERMENT

-:-

En présence des Maîtres de cette Ecole, de mes chers condisciples et devant l'effigie d'Hippocrate, je promets et je jure d'être fidèle aux lois de l'honneur et de la probité dans l'exercice de la Médecine. Je donnerai mes soins gratuits à l'indigent et n'exigerai jamais un salaire au-dessus de mon travail. Admis dans l'intérieur des maisons, mes yeux ne verront pas ce qui s'y passe ; ma langue taira les secrets qui me seront confiés, et mon état ne servira pas à corrompre les moeurs ni à favoriser le crime. Respectueux et reconnaissant envers mes Maîtres, je rendrai à leurs enfants l'instruction que j'ai reçue de leurs pères.

Que les hommes m'accordent leur estime si je suis fidèle à mes promesses !

Que je sois couvert d'opprobre et méprisé de mes confrères si j'y manque !

-:-